BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 15 czerwca 1936 r. | NR. 17

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Charakterystyka nowej taryfy portowej

W Monitorze Polskim Nr. 122 z dn. 26 maja 1936 r. opublikowana została nowa taryfa opłat portowych, w formie obwieszczenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 15 maja br. Taryfa ta weszła w życie z dniem ogłoszenia.

Nowa taryfa opłat portowych obejmuje jak i poprzednia siedem różnych opłat, odnoszących się do ruchu statków w polskich portach morskich, a mianowicie: I opłaty za wejście i wyjście (tonażowe), II. opłaty za postój statku (postojowe), III. opłaty za przystanie i nabrzeża (przystaniowe), IV. opłaty za wylądowanie lub przyjęcie pasażera (pasażerskie), V. opłaty za wyładowanie lub naładowanie towaru (ładunkowe) VI opłaty za służbę pilotową (pilotowe) i VII. opłaty ryczałtowe: roczne i jednorazowe.

Wspomniana taryfa przewiduje również jak i poprzednia szereg zwolnień od norm obowiązujących. Zwolnienia te ujęte zostały w oddzielnym dziale końcowym, oznaczonym liczbą rzymską osiem. Z wymienionych rodzajów opłat sześć obiąża statek i jedna tj. opłata za wyładowanie lub naładowanie towaru (ładunkowe) — towar.

Nowa taryfa opłat portowych zasadniczo posiada konstrukcję taryfy poprzedniej, lecz wprowadza szereg zmian, podyktowanych interesem portu gdyńskiego i jego zdolnością konkurowania, tudzież opartych na dotychczasowych spostrzeżeniach i praktyce w kierunku usprawnienia systemu pobierania opłat przez zarząd portowy*).

*) Na podstawie porozumienia między zarządami portów w Gdyni i Gdańsku, zarząd portu gdańskiego dostosuje swą taryfę opłat portowych do wysokości stawek taryfy gdyńskiej.

Wspomniane zmiany odnoszą się do opłaty za wejście i wyjście statków (tonażowe); za wyładowanie lub naładowanie towaru (ładunkowe); i opłat ryczałtowych. Reszta opłat pozostała bez zmian.

Zmiany dokonane w wyżej podanych rodzajach opłat nowej taryfy opłat portowych są następujące:

I. Opłaty za wejście i wyjście statku (tonażowe).

Stawki tych opłat zawarte w punkcie 1 i 2 zostały utrzymane w poprzedniej wysokości.

W pkt. 2 rozszerzono ponadto definicję okrętowych linij regularnych przez podkreślenie, że statki kursujące na linjach regularnych zobowiązane są do przyjmowania ładunków drobnicowych z Gdyni do wszystkich portów, wymienionych w rozkładzie jazdy i odwrotnie. Ponadto dodano klauzulę, że statki te winny zawijać do portu końcowego, ustalonego dla każdej linji regularnej. Zaznaczono następnie, że odnowienie rozkładu jazdy statków na okres dalszych 4 miesięcy winno być zgłoszone w Urzędzie Morskim na 8 dni przed upływem bieżącego rozkładu jazdy.

Prócz tego dodane zostało wyjaśnienie, dotyczące portów końcowych, a mianowicie: linje regularne, utrzymujące komunikację z portami Morza Śródziemnego mogą wyznaczyć najwyżej 3 porty końcowe. Niezawinięcie przynajmniej do jednego z tych portów nie upoważnia do korzystania z ulgi, przysługującej żeglugowym linjom regularnym. Okrętowe linje regularne pozaeuropejskie, z wy-

jątkiem śródziemnomorskich, mogą podać więcej niż 3 porty końcowe.

Ustęp 2 zawiera ponadto definicję „drobnicy", ujętą z punktu widzenia wymiaru opłat portowych.

W tym samym ustępie taryfy poprzednio obowiązującej znajdowała się klauzula, że jeżeli statki linij regularnych w ciągu pewnej podróży posiadały na wejściu czy też wyjściu jedynie ładunki towarów masowych jak np. rudy, piryty, fosforyty, nawozy sztuczne i t. p., lub też ich ładunek drobnicowy nie przekraczał 10% przewożonego ładunku, nie mogły wówczas korzystać z ulgi przewidzianej w ust. 2. W taryfie nowej ustęp ten sprecyzowano przez dodanie, że wspomniana ulga nie przysługuje i w tych wypadkach, gdy statek nie zawinie do portu końcowego ustalonej linji regularnej.

Ustęp końcowy, traktujący o terminie uzupełniania linji żeglugi regularnej statkami dodatkowemi, uzupełniony został przez dodanie, że okres 5 dniowy obowiązuje również dla wprowadzenia zmian w zatwierdzonych rozkładach jazdy.

Pkt. 3 i 4 nie uległy zmianie. Punkt 5 przesunięty został i stanowi obecnie pkt. 6. Nowy pkt. 5 zawiera klauzulę, że statki regularnych linij okrętowych pozaeuropejskich, zgłoszone jako stałe do Gdyni, gdy zawijają sporadycznie do Gdańska lub vice versa, uiszczają w Gdyni opłatę ustaloną w pkt. 2, zmniejszoną o 50%.

Jako pkt. 7 nowej taryfy figuruje pkt. 6 taryfy poprzedniej. Odnosi się on do statków, kursujących w żegludze nieregularnej (tramping) i nie wprowadza żadnych zmian.

Pkt. 8 nowej taryfy jest równoznaczny w brzmieniu z pkt. 7 taryfy starej. Dotyczy on ulgi dla statków, kursujących nieregularnie, lecz zachodzących w tej samej podróży bezpośrednio do Gdyni i Gdańska.

Biorąc ogólnie, taryfa opłat za wejście i wyjście statku (tonażowe) uległa sprecyzowaniu oraz zawiera wyjaśnienia szeregu momentów, które w praktyce nastręczały pewne trudności przy wymiarze danych opłat.

V. Opłaty Ładunkowe.

W nowych opłatach za wyładowanie lub naładowanie towaru (ładunkowe) ilość grup towarowych zwiększono o grupę dla śledzi w beczkach. Grupę tę oznaczono literą G.

Nomenklatura grup poprzednich, oznaczonych kolejnemi literami alfabetu od A—F zatrzymano, wstawiając nową grupę G i przesuwając dawną grupę G, jako nową grupę H. W ramach jednak tych grup nastąpiło, znaczne przegrupowanie towarów z grup o wyższej stawce do grup o stawce niższej. Ponadto zmiany dokonane w wyżej nazwanych opłatach cechuje pewne zróżniczkowanie i sprecyzowanie towarów, co wpłynęło na zwiększenie rodzajów towarów w niektórych grupach.

W uwagach odnoszących się do opłat ładunkowego, a dotyczących ładunków tranzytowych, wprowadzone zostały normy bardziej liberalne niż dotychczas przez zniesienie czasokresu 2 miesięcy, w jakim towar tranzytowy przewieziony do portu, musiał być wywieziony, by mógł korzystać z ulgi.

VII. Opłaty Ryczałtowe.

W opłatach ryczałtowych rocznych pkt. 1 i 2 pozostały bez zmian, pkt. 3 określono jako nieistotny.

Punkty od a — f opłat ryczałtowych jednorazowych nie uległy żadnej zmianie; pkt. g natomiast, zawierający w poprzedniej taryfie jednorazową opłatę ryczałtową w wysokości zł. 100.— za każdą rozpoczętą dobę pobytu w porcie cudzoziemskich statków pasażerskich przewożących wycieczki, został z nowej taryfy skreślony. Zniesienie tej opłaty było podyktowane koniecznością stworzenia w porcie gdyńskim korzystnych warunków dla ruchu obcych statków turystycznych.

Zwolnienia.

W nowej taryfie w dziale traktującym o zwolnieniach uległy zmianie zasadniczo tylko dwa punkty. Reszta punktów pozostała bez zmian. Wspomniane zmiany są następujące:

Zwolnienie od opłat portowych zawarte w pozycji d pkt. 2 poprzedniej taryfy, odnosiło się jedynie do statków turystycznych polskich i gdańskich. W nowej taryfie pkt. ten został zgeneralizowany i zwolnienie to rozciągnięte zostało na wszystkie statki turystyczne w żegludze zagranicznej. Punkt ten łącznie ze zniesieniem opłat ryczałtowych jednorazowych wprowadza duże ulgi dla turystyki zagranicznej.

Drugą zmianą w ustępie o zwolnieniach w/g. nowej taryfy — jest nowy punkt, zwalniający od wszelkich opłat ruch statków między Gdynią a Gdańskiem. dla dokonania remontu statków.

Rozporządzenie wykonawcze Ministra Przemysłu i Handlu w dn. 23 kwietnia 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr. 39 — z dn. 15 maja 1936 r. poz. 295) do ustawy z dnia 15 marca 1934 r. o morskich opłatach portowych, a odnoszące się i do nowej taryfy opłat, w § 7 mówi m. in., że w przypadkach gospodarczo uzasadnionych Dyrektor Urzędu Morskiego jest władny stosować zniżki taryfowe, nieprzekraczające 50% stawek ustalonych w obowiązującej taryfie opłat portowych.

NOWA TARYFA OPŁAT PORTOWYCH

ma brzmienie następujące:

I. Opłaty za wejście i wyjście (tonażowe).

1) Od statków przychodzących do portu lub wychodzących z portu pobiera się za każdy metr sześcienny pojemności netto:

a) od statków próżnych z balastem lub naładowanych do 25% swej pojemności netto oraz od statków pasażerskich, przy wejściu i wyjściu po . . . . zł 0,08

b) od statków naładowanych powyżej 25% swej pojemności netto przy wejściu i wyjściu po . . . . zł 0,16

2) Dla statków kursujących na linjach żeglugi regularnej taryfa wymieniona w ust. 1 zmniejsza się o 40%

Uwaga: Za linję żeglugi regularnej uważa się komunikację okrętową między Gdynią, a zgłoszonemi portami, która jest utrzymywana przez przedsiębiorcę okrętowego lub grupę przedsiębiorców okrętowych ze stałym przedstawicielem w Gdyni i która odbywa się według planu i rozkładu jazdy zgóry ułożonego przynajmniej na okres czterech miesięcy i zgłoszonego Urzędowi Morskiemu, przyczem statki są obowiązane do przyjmowania ładunków drobnicowych z Gdyni do wszystkich portów wymienionych w rozkładzie i odwrotnie oraz do zawijania do portu końcowego. Odnowienie rozkładu jazdy na dalszy okres 4 miesięcy powinno być zgłoszone przynajmniej na 8 dni przed upływem bieżącego rozkładu jazdy.

Linje regularne utrzymujące komunikację z portami Morza Śródziemnego mogą wyznaczyć najwyżej 3 porty jako końcowe. Linje pozaeuropejskie, z wyjątkiem śródziemnomorskich, mogą podać więcej portów końcowych.

Jako drobnicę uważa się towary opakowane w skrzyniach, workach, beczkach, belach, wiązkach, koszach itp. lub też nieopakowane, liczone na sztuki, np. maszyny, samochody, rury, części konstrukcyjne, zwierzęta itp.

Jeżeli statek linji regularnej w ciągu pewnej podróży posiada czy to na wejściu, czy to na wyjściu jedynie ładunki towarów masowych, jak np. rudy, fosforyty, nawozy sztuczne, sole potasowe, węgiel, koks, drzewo w jednolitych ładunkach itp., lub też jego ładunek towarów drobnicowych jest mniejszy, niż 10% ogólnego przewożonego ładunku, nie pszysługuje mu przy tem wejściu lub wyjściu ulga przewidziana w ust. 2. Ulga nie przysługuje i w tych wypadkach, jeżeli statek nie zawinie do końcowego portu ustalonej linji regularnej.

Używanie statków zastępczych jest dopuszczalne pod warunkiem każdorazowego uprzedniego zgłoszenia.

Uzupełnienie linji żeglugi regularnej statkami dodatkowemi może nastąpić po uprzedniem zgłoszeniu statku dodatkowego na 5 dni przed jego zawinięciem do portu; taki sam czasokres obowiązuje również dla wprowadzenia zmian do zatwierdzonych rozkładów jazdy.

3) Statki zatrzymujące się na redzie i tu uskuteczniające odprawę pasażerów lub przeładunek uiszczają opłatę ustaloną w ust. 1 i 2 zmniejszoną o 50%

4) Statki linji żeglugi regularnej, zachodzące stale do Gdyni i Gdańska, uiszczają w Gdyni opłatę ustaloną w ust. 2 zmniejszoną o 50%

5) Statki pozaeuropejskich linij regularnych, zgłoszone jako stałe do Gdyni, gdy zawijają sporadycznie do Gdańska lub odwrotnie, uiszczają w Gdyni opłatę ustaloną w ust. 2 zmniejszoną o 50%

6) Od statków linji żeglugi regularnej, odwiedzających port dwukrotnie w czasie tej samej pełnej podróży, pobiera się opłatę tylko przy pierwszem zawinięciu do portu.

Uwaga: Jeżeli wymiar opłaty przy pierwszem zawinięciu statku do portu okaże się niższy od wymiaru, jakiby przypadł przy drugiem zawinięciu, statek przy drugiem zawinięciu do portu winien uiścić dodatkowo różnicę tych opłat.

7) Dla statków kursujących nieregularnie taryfa wymieniona w ust. 1 zmniejsza się:

a) poczynając od 6 wejścia do portu w ciągu jednego roku kalendarzowego o 10%

b) poczynając od 11 wejścia do portu w ciągu jednego roku kalendarzowego o 20%

8) Statki kursujące nieregularnie, zachodzące w tej samej podróży bezpośrednio do Gdyni i Gdańska, uiszczają przy podróży z Gdańska lub do Gdańska opłaty wymienione w ust. 1, wzgl. 7 zmniejszone o 15%

II. Opłaty za postój statku (postojowe).

1) Od statków przebywających w porcie dłużej niż jeden miesiąc pobiera się za każdy rozpoczęty miesiąc ponad jeden:

a) od statków podlegających pomiarom morskim (rozp. Prez. Rzpl. z dnia 17 maja 1927 r. o pomiarze morskich statków handlowych — Dz. U. R. P. Nr. 47, poz. 422) za każdy metr^3 pojemności netto . . . . zł 0,04

b) od statków niepodlegających pomiarom morskim za każdą tonę ładowności . . . zł 0,20

2) Dla statków przebywających w swych portach macierzystych taryfa wymieniona w ust. 1 p. „a" zmniejsza się o 50%

III. Opłaty za przystanie i nabrzeża.
(przystaniowe)

1) Za korzystanie z przystani pobiera się od statków bezpośrednio leżących u przystani za każdy metr długości przystani zajętej przez statek i za każdą rozpoczętą dobę . . . . . zł 0,08

2) od statków stojących obok wyżej wymienionych pobiera się za każdy metr długości statku, za każdą rozpoczętą dobę . . . . . . zł 0,05

IV. Opłaty za wylądowanie lub przyjęcie pasażera.
(pasażerskie)

W żegludze przybrzeżnej między punktami wybrzeża polskiego i gdańskiego pobiera się za wylądowanie lub przyjęcie na pokład pasażerów każdorazowo od osoby . . . . zł 0,05

V. Opłaty za wyładowanie lub naładowanie towaru.
(ładunkowe)

1) od naładowanego lub wyładowanego towaru pobiera się opłatę w zależności od zaszeregowania go do jednej z niżej wymienionych grup, a mianowicie:

Grupa A — węgiel kamienny, brykiety, koks za każde 100 kg. . . . . zł 0,02

Grupa B — apatyty, cegła, celuloza, da-

chówka, fosforyty i fosfaty, kamienie brukowe (kostka i tłuczeń) koncentraty, odpadki papierowe i makulatura, piryty i wypałki pirytowe, piasek, sól kuchenna, sole potasowe, **słoma, szlaka wszelka, szpat polny,** rudy i pokrewne surowce hutnicze, **walcowiny (zendra),** ziamniaki, **torf, trociny, warzywa i okopowizny,** ziemia i żwir, prócz gatunków specjalnych, żużle Thomasa (tomasyna) za każde 100 kg. . zł 0,025

Grupa C — **tłuczeń szkła,** złom żelazny, żelazo surowe (bloki) za każde 100 kg. . . . zł 0,035

Grupa D — asfalt, blachy (żelazne, cynkowe i t. p.) beczki żelazne, bisulfat sodu, cement, **cukier,** cyna, cynk i pył cynkowy, chlorek wapna, **dekstryna,** dreny, drut żelazny, glinki (fajansowa i farbiarska), **gotowy materjał na skrzynie,** gips, **juta,** kaolina, kości, kredy, **krochmal, kalafonja,** kamienie blokowe do budowy, **magnezyt,** makuchy, mąka makuchowa, mąka kostna, mąka pastewna, mąka ryżowa pastewna, **mąka rybna, mąka ziemniaczana,** melasa, marmur nieszlifowany, nawozy azotowe, nafta, **naftalina,** natrium (bisulfat), ołów, oleje ziemne, gazowe, opałowe, wrzecionowe, **odpadki skór wapnione,** otręby, płatki ziemniaczane, ropa naftowa, rury żelazne izolowane, rury żelbetowe, saletra, siano, siarczan amonu, **siarczan potasu,** soda, **słód,** śrut soi, smoła, **szpat mielony,** spirytus eksportowy, stal fasonowa, szyny żelazne lub stalowe, trawa morska, wapno, **węgiel drzewny,** wytłoczyny, zboże, ziarna strączkowe, ziemia okrzemkowa (folarska), żelazo fasonowe, żywica, za każde 100 kg. . . zł 0,05

Grupa E — **chlorek potasu,** kory i **rośliny** garbarskie, **gorczyca,** mąka ryżowa, mąki zbożowe, **nasiona buraczane,** nasiona i surowce oleiste: rzepak, soja, kopra, orzechy ziemne, ziarna palmowe, sezamowe i t. p., papier gazetowy **i do pakowania,** ryż surowy, siarka, tektura, oraz półfabrykaty drzewa, jak półfabrykaty bednarskie, ciesielskie, kołodziejskie, stolarskie; nadto gonty, klepki bednarskie, posadzki i t. p. za każde 100 kg. . . . . zł 0,075

Grupa F — drzewo nieobrobione (prócz drzewa egzotycznego) i nawpół obrobione, o ile nie zostanie zaliczone do grupy **D. i E:**

a) sosnowe, świerkowe, jodłowe, topolowe, wierzbowe za każdy mtr³ . . . . zł 0,25

b) dębowe, bukowe, grabowe, akacjowe, jaworowe, jesionowe, modrzewiowe, lipowe, orzechowe, brzozowe, olszowe, osikowe, **tarcica drzewa twardego,** oraz inne niewymienione pod „a" — za każdy m³. . . . . zł 0,50

Grupa G — śledzie solone w beczkach — za 1/1 beczkę . . . . zł 0,16

Grupa H — towary nie wymienione w jednej z grup poprzednich, o ile ze względu na swoją naturę nie podlegają zaszeregowaniu do jednej z tych grup za każde 100 kg. . . . zł 0,10

UWAGA: Za każde niepełne 100 kg. ładunku pobiera się opłatę, jak za pełne.

2) Od towaru przeładowywanego bezpośrednio.

a) ze statku morskiego żeglugi pozaprzybrzeżnej na takiż statek pobiera się za wyładowanie i naładowanie łącznie, tylko od statku wyładowującego opłatę ustaloną w ust. 1 zmniejszoną o 50%.

b) ze statku morskiego żeglugi pozabrzybrzeżnej na statek żeglugi przybrzeżnej i wiślanej lub odwrotnie pobiera się za wyładowanie i naładowanie łącznie tylko od statku morskiego żeglugi pozaprzybrzeżnej opłatę ustaloną w ust. 1 zmniejszoną o 50%.

3) Od towaru przeładowywanego ze statku morskiego na takiż statek oraz ze statku na nabrzeże lub odwrotnie w obu wypadkach przy użyciu portowych statków pomocniczych (holowniki, barki i t. p.) pobiera się łącznie tylko jedną opłatę w wysokości ustalonej w ust. 1.

4) Od towaru przewożonego w żegludze przybrzeżnej między portami i punktami wybrzeża polskiego i gdańskiego taryfa wymieniona w ust. 1 zmniejsza się o 50%.

5) Od towaru przywiezionego drogą morską, następnie wywożonego tą samą drogą pobiera się opłatę tylko przy wyładowaniu.

6) Od towaru tranzytowego przywiezionego drogą morską, następnie wywożonego drogą lądową lub też od towaru tranzytowego, przywiezionego drogą lądową, następnie wywożonego drogą morską, z wyjątkiem towarów wymienionych wyżej w grupie A, oraz fosforytów i fosfatów, soli potasowych, pirytów i wypałków pirytowych, rud i pokrewnych surowców hutniczych, pobiera się opłatę ustaloną w ust. 1 zmniejszoną o 50%.

VI. Opłaty za służbę pilotową (pilotowe).

1) Od statków ponad 100 tonn pojemności netto pobiera się przy wejściu i wyjściu łącznie:

a) od statków o pojemności do 1000 m³ netto . . . . zł 30,—

b) od statków o pojemności od 1000 m³ do 2000 m³ netto . . . . zł 60,—

c) od statków o pojemności ponad 2000 m³ netto:

aa) za pierwsze 2000 m³ . . . . . . zł 60,—

bb) za każde rozpoczęte 500 m³ . . . zł 15,—

2) Za każde przeprowadzenie statku wewnątrz portu z jednego miejsca na drugie, wykonane na żądanie kapitana statku, pobiera się opłatę tylko przy pierwszej zmianie miejsca — w wysokości 40% opłat ustalonych w ust. 1.

3) Od statków:

a) linji żeglugi regularnej,

b) zachodzących do portu w celach remontu i rozbiórki, uzupełnienia zapasów paliwa, żywności i innych niezbędnych materjałów wyekwipowania, o ile pobyt w porcie ograniczają do czasu niezbędnego dla wykonania tych czynności i o ile nie wykonują pozatem żadnych innych czynności handlowych,

c) prowadzonych przez kapitanów, którzy złożyli w miejscowym kapitanacie portu egzamin pilotowy,

taryfa opłat ustalonych w ust. 1 lub 2 zmniejsza się o 50%

4) Za niewykorzystanie pilota w czasie zamó-

wionym za każde rozpoczęte pół godziny opóźnienia . . . . zł 20,—

VII. Opłaty ryczałtowe.

1. Roczne.

1) Od statków stale używanych w obrębie portu oraz od statków polskich i gdańskich używanych w żegludze przybrzeżnej do miejscowości położonych na wybrzeżu polskiem i gdańskiem, jak również od polskich i gdańskich holowników i statków rybackich, mogą być uiszczane rocznie ryczałtem opłaty za wejście i wyjście, pilotowe, postojowe i przystaniowe. Opłatę ryczałtową oblicza się za każdą jednostkę iloczynu otrzymanego z pomnożenia największej długości przez największą szerokość (w metrach):

a) od statków pasażerskich oraz statków bez napędu mechanicznego po . . . zł 2,—
b) od statków towarowych o napędzie mechanicznym po . . . . zł 2,50
c) od statków innych o napędzie mechanicznym po . . . . zł 5,—
d) od statków rybackich o napędzie mechanicznym lub bez . . . . zł 0,30

2) Polskie i gdańskie statki używane w żegludze przybrzeżnej, kursujące tylko w sezonie letnim, mogą uiszczać ryczałtem rocznie opłatę pasażerską, obliczoną od największej ilości osób, dozwolonej do przewozu od osoby po . . . . zł 6,—

2. Jednorazowe.

Jednorazowo ryczałtem mogą być uiszczane opłaty za wejście i wyjście, pilotowe, postojowe i przystaniowe:

a) od statków parowych, motorowych i żaglowych długości od 6—10 m. po zł 5,—
b) od statków parowych, motorowych i żaglowych długości od 10 — 20 m. po zł 10,—
c) od statków parowych, motorowych i żaglowych polskich i gdańskich dług. ponad 20 m. używanych w żegludze przybrzeżnej do miejscowości położonych na wybrzeżu polskiem i gdańskiem do przewożenia pasażerów i towarów oraz do holowania po . . . . zł 13,—
d) od holowników, o ile nie podpadają pod pkt. b) i c) po . . . . zł 50,—
e) od statków rybackich:
   aa) o pojemności ponad 150 m³ netto po . . . . zł 15,—
   bb) wszelkich innych po . . . . . . zł 1,50
f) od kryp, barek, pontonów itp. używanych w żegludze przybrzeżnej i wiślanej:
   aa) bez napędu mechanicznego po . zł 10,—
   bb) z napędem mechanicznym po . . zł 20,—

VIII. Zwolnienia.

1) Od ustalonych taryfą niniejszą opłat wolne są:
a) okręty wojenne i statki szkolne,
b) wszelkie statki będące własnością Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska, o ile nie są użyte do celów zarobkowych,
c) statki sportowe, o ile nie są użyte do celów zarobkowych,
d) statki zatrudnione przy budowie i konserwacji portu i jego urządzeń, o ile nie wykonują innych czynności zarobkowych,
e) wszelkie statki nie dłuższe niż 6 metrów.

2) Od opłat według poz. I wolne są pod warunkiem uprzedniego zgłoszenia statki:
a) przychodzące dla zasięgnięcia informacji lub otrzymania dyspozycji a wychodzące z portu w przeciągu 48 godzin, nie wykonując żadnych czynności handlowych,
b) zachodzące do portu w celach remontu, rozbiórki lub uzupełnienia zapasów paliwa lub żywności i niezbędnych materjałów wyekwipowania, ograniczające pobyt do czasu niezbędnego na wykonanie tych czynności i niewykonywujące żadnych innych czynności handlowych,
c) szukające schronienia przed niepogodą i niewykonywujące żadnych czynności handlowych,
d) statki turystyczne i wycieczkowe w żegludze zagranicznej, które poza odprawą pasażerów nie wykonywują innych czynności handlowych.
e) statki, wychodzące w celach remontu do Gdańska i wracające z Gdańska po remoncie, jeżeli nie wykonywują przy tej podróży żadnych czynności handlowych.

3) Od opłat według poz. II wolne są statki będące w remoncie.

4) Od opłat według poz. III wolne są statki unieruchomione przycumowane do nabrzeży nieeksploatowanych.

5) Od opłat według poz. IV wolne są statki wykonywujące wycieczki morskie urządzane staraniem organizacyj akademickich, szkolnych kulturalno-oświatowych, sportowych i dobroczynnych.

6) Od opłat według poz. V wolne są:
a) ładunki przeznaczone do budowy i remontów i wybrzeża,
b) przedmioty przeznaczone do własnych potrzeb statków, okrętowy bunkier stały i płynny, poczta oraz bagaż pasażerski,
c) towary przeładowywane pomiędzy nabrzeżami portowemi a statkami przychodzącemi z Wisły lub wychodzącemi na Wisłę,
d) ładunki jednego statku o łącznej wadze mniejszej niż 1000 kg.,
e) ryby przywiezione z własnych połowów.

7) Od opłat według poz. VI wolne są:
a) statki zatrzymujące się na redzie,
b) statki turystyczne i wycieczkowe, które poza odprawą pasażerów nie wykonują żadnych czynności handlowych. —



POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY.

W dniu 9 czerwca br. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydjum naszej Izby. Na początku posiedzenia Prezydjum oddało hołd Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej z okazji 10-lecia piastowania przez Niego najwyższego urzędu Rzeczypospolitej i postanowiło dla uczczenia tej rocznicy asygnować 1,000 zł. na Fundusz Obrony Narodowej.

Następnie Prezydjum wysłuchało sprawozdania z wykonania swych poprzednich uchwał oraz sprawozdania z bieżących spraw Izby, przyczem omówione zostały szczegółowo prace Izby z zakresu kontroli obrotu towarowego z zagranicą oraz sprawy, związane z kontrolą dewizową. Dalej Prezydjum zostało poinformowane o wynikach konferencji, jaka się odbyła w Toruniu w dniu 8 czerwca br. pomiędzy przedstawicielami Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni (w osobach Prezesa Izby p. S. Tora, dyrektora Dr. J. Kulikowskiego oraz naczelnika wydziału T. Marchlewskiego a przedstawicielami Pomorskiej Izby Rolniczej.

Prezydjum ustaliło również wytyczne dla opracowywanych przez Izbę materjałów, obrazujących postulaty gospodarcze okręgu izbowego.

Na zakończenie posiedzenia omówione zostały sprawy bieżące Izby oraz sprawy związane z wykonaniem budżetu izbowego.

KONFERENCJA SAMORZĄDÓW PRZEMYSŁOWO HANDLOWEGO I ROLNICZEGO W TORUNIU.

W dniu 8 czerwca odbyła się w Toruniu konferencja przedstawicieli Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni w osobach Prezesa Izby p. Stanisława Tora, Dyrektora Dr. J. Kulikowskiego i naczelnika wydziału Izby p. Tadeusza Marchlewskiego z przedstawicielami Pomorskiej Izby Rolniczej.

W wyniku tej konferencji ustalono, że obie Izby odbywać będą co miesiąc wspólne konferencje, kolejno w Toruniu i w Gdyni, podczas których omawiane zostaną sprawy gospodarcze, interesujące oba samorządy, m. in. ustalono, że stałym punktem tych konferencyj będzie omówienie podziału kontyngentów wywozowych do Niemiec.

Pozatem ustalono, że przedstawiciele obu samorządów zapraszani będą na posiedzenia tych komisyj obu Izb, na których omawiane będą sprawy o ogólnem znaczeniu gospodarczem.

Poza temi sprawami natury ogólno-organizacyjnej na konferencji omówiono projekt ustawy o rynkowem przygotowaniu produktów rolnych oraz sprawę kontroli obrotu towarowego; w związku z tą ostatnią sprawą postanowiono wystąpić z wnioskiem o podniesienie granicy wartości towarów, wywożonych bez kontroli na teren W. M. Gdańska, z 50 zł. do 150 — zł. oraz o rozszerzenie sieci placówek, kontrolujących obrót towarowy z zagranicą i W. M. Gdańskiem.

ZEBRANIE SEKCJI PRZEMYSŁOWEJ IZBY

W dniu 10 bm. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby Dra Konrada Kasperowicza zebranie Sekcji Przemysłowej naszej Izby przy udziale Radców tej Sekcji: inż. T. Gayczaka, inż. A. Dziedziula, P. Gończa, inż. Z. Jagodzińskiego, M. Kubicy, B. Nowackiego, inż. J. Podraszki, L. Rychtera, inż. F. Skąpskiego, inż. W. Tołłoczki, Dyrektora Izby Dr. J. Kulikowskiego, Wicedyrektora M. Cieślińskiego i korespondenta M. Palickiego.

Na wstępie zebrania przewodniczący Sekcji Dr Kasperowicz dał szczegółowy przegląd wyników Narady Gospodarczej i prac bieżących, związanych z wykonaniem jej uchwał. Następnie Dyrektor Izby Dr J. Kulikowski przedstawił sprawę ograniczeń dewizowych i reglamentacji obrotu towarowego w handlu zagranicznym z uwzględnieniem sytuacji, jaka na tem tle powstała dla przedsiębiorstw przemysłowych w okręgu izbowym.

Podczas dyskusji, jaka się wywiązała po tym referacie podkreślono konieczność pełnego uwzględnienia zapotrzebowań przedsiębiorstw przemysłowych, opierających swą egzystencję na przetwarzaniu surowców importowanych, gdyż w chwili obecnej zachodzą wypadki, że naskutek zbyt szczupłych przydziałów zakłady przemysłowe nie są w stanie rozwijać eksportu a nawet w niektórych wypadkach wykonywać zamówień instytucyj rządowych.

Sekcja Przemysłowa wyraziła w związku z tem życzenie, aby Biuro Izby opracowało szczegółowy plan przydziału surowców dla przemysłu okręgu Izby i powzięło odpowiednie kroki dla uzyskania w Ministerstwie

Przemysłu i Handlu pełnych przydziałów surowca celem zapewnienia zakładom przemysłowym zatrudnienia, odpowiadającego możliwościom ich produkcji i zbytu.

Następnie omówione zostały postulaty przemysłu okręgu Izby, które mają być przedstawione Ministrowi Przemysłu i Handlu, oraz zagadnienie współpracy Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni z Pomorską Izbą Rolniczą.

POŚWIĘCENIE SZWEDZKIEGO DOMU MARYNARZA.

Dnia 9 czerwca br. odbyło się poświęcenie domu marynarza szwedzkiego. Na uroczystość powyższą przybyli specjalnie arcybiskup Upsali, głowa kościoła szwedzkiego, Erling Eidem, minister pełnomocny oraz poseł nadzwyczajny Królestwa Szwecji z Warszawy p. Erik Boheman, przedstawiciele władz z pp. Komisarzem Rządu p. mgr. Fr. Sokołem, dyrektorem Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskim, dowódcą Obrony Wybrzeża Morskiego p. kmdr. Frankowskim na czele, Prezes Izby naszej p. Stanisław Tor, Generalny Konsul Królestwa Szwecji w Gdyni p. inż. N. Korzón, Dyrektor Izby Dr J. Kulikowski oraz zaproszeni przedstawiciele społeczeństwa, prasy i liczna kolonja szwedzka w Gdyni.

Po zwiedzeniu nowego gmachu i uroczystem nabożeństwie, odprawionem przez arcybiskupa Eidema, p. Generalny Konsul Szwecji inż. Korzón z małżonka wydali dla uczestników uroczystości śniadanie, po którem minister Boheman udekorował dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiego Krzyżem Komandorskim Orderu Wazy, kapitana portu p. kmdr. Kańskiego — Krzyżem Oficerskim I kl. Orderu Wazy, oraz generalnego konsula p. inż. N. Korzona — Krzyżem Oficerskim I kl. Orderu Gwiazdy Polarnej.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MAJU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w mies. maju rb. *596.813,1 ton* wobec 596.034,6 ton w mies. kwietniu rb. oraz 560.687,3 ton w mies. maju 1935 r.

Miesiąc sprawozdawczy utrzymuje się na poziomie dotychczasowych obrotów, wykazując nieznaczny 0,13%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem oraz nieco większy, ale również minimalny 6,4% wzrost w stosunku do miesiąca maja 1935 roku.

W okresie pierwszych pięciu miesięcy (styczeń—maj) bieżącego roku ogólne tempo wzrostu obrotów zamorskich portu gdyńskiego uległo pewnemu osłabieniu, w porównaniu do obrotów za I kwartał, wykazują one jednakże nieznaczny 3,89%-owy wzrost w porównaniu z obrotami zamorskiemi w tym samym okresie roku 1935. Import zamorski w okresie: styczeń—maj br. wykazuje nadal spadek obrotów. W porównaniu z rokiem ubiegłym spadek ten wyniósł 3,7%. Dotychczasowe rezultaty eksportu zamorskiego, wykazujące 5,3%-owy wzrost, dały w rezultacie wzrost ogólnych obrotów zamorskich portu gdyńskiego.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w mies. maju rb. (596.813,1 ton) złożył się przywóz zamorski — 102.536,6 ton oraz wywóz zamorski — 494.276,5 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (102.536,6 ton) wykazuje nieznaczny 5,5%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. mies. kwietniem rb. (97.167,— ton) oraz dość poważny 22,6%-owy wzrost w stosunku do mies. maja 1935 r. (83.602,8 ton).

Wzrost importu zamorskiego w mies. sprawozdawczym spowodował w pierwszym rzędzie artykuł sezonowy, jakim jest w tym okresie czasu ryż surowy. Przywóz jego wyniósł w maju rb. 15.978 ton (7.767 ton), wykazując przeszło 100%-owy wzrost w stosunku do ub. mies. kwietnia rb. Bardzo poważnie wzrosła grupa surowców hutniczych, jak rudy różne i wypałki pirytowe — 7.350 ton (2.789 ton), piryty — 4.312 ton (3.703 ton), oraz złom żelazny — 37.098 ton (25.124 ton). Z metali różnych miedź wykazuje przeszło 100%-owy wzrost (1.270 ton w maju rb. wobec 505 ton w kwietniu rb.) Poza miedzią pewien nieznaczny wzrost importu wykazała cyna (115 ton w maju rb. wobec 91 ton w mies. kwietniu rb.) Z wyrobów żelaznych i metalowych wykazały wzrost maszyny, aparaty i części — 434 ton (384 ton) oraz części wagonów i lokomotyw — 428 ton (360 ton). Miesiąc sprawozdawczy przyniósł nieoczekiwanie b. poważny wzrost importu bawełny surowej — 8.189 ton wobec 4986 ton w miesiacu kwietniu rb. Import ten prawdopodobnie łączy się nietylko ze wzrostem zapotrzebowania własnych zakładów przemysłowych, ale związany jest ze wzrostem ładunków t r a n z y t o w y c h ze szczególnem uwzględnieniem Czechosłowacji.

Nieco mniejszy wzrost wykazały pozycje: nasion oleistych — 4592 ton (4.368 ton), tłuszczów zwierzęcych surowych — 1.232 ton (1.070 ton), siarki — 446 ton (65 ton), przetworów chemicznych — 302 tony (278 ton), przędzy bawełnianej — 122 ton (108 ton), lnu, konopi, sizalu i innych włókien rośl. — 37 ton (20 ton), juty — 765 ton (576 ton), wyrobów gumowych — 94 ton (80 ton), papy i tektury — 254 ton (24 ton) oraz żelaza surowego — 311 ton (279 ton). Z grupy mineralnej asfalt wykazuje b. poważny wzrost (1.042 ton w maju rb. wobec braku tej pozycji w mies. kwietniu rb.) — Do pozycyj, które wykazały spadek importu w mies. sprawozdawczym należą: nasiona różne — 31 ton (106 ton), owoce świeże — 1.484 ton (7.341 ton), kawa — 180 ton (851 ton), kakao — 434 ton (630 ton), żywica — 455 ton (746 ton), śledzie solone — 157 ton (392 ton), oleje — 72 ton (166 ton), tłuszcze i oleje roślinne — 287 ton (987 ton), tran — 52 ton (167 ton), ty-

toń — 285 ton (334 ton), garbniki — 255 ton (1.301 ton), fosforyty — 5.047 ton (10.565 ton), żużle Thomasa — brak w miesiącu maju rb. (7.200 ton), skóry — 1.110 ton (2.302 ton), wełna — 2.343 ton (3.959 ton), szmaty — 524 ton (831 ton), kauczuk — 384 ton (539 ton), papier — 1.127 ton (1.337 ton), celuloza — 330 ton (366 ton) oraz samochody, motocykle i części — 93 ton (149 ton). Z długiego szeregu tych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek owoców świeżych (pomarańczy). Spadek ten ma swoje źródło w zakończeniu się sezonu na owoce południowe.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w miesiącu maju rb. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	maj 1936 r.	maj 1935 r.
Nasiona różne	31	8
nasiona oleiste	4.592	5.085
ryż surowy	15.978	9.425
owoce świeże	1.484	3.494
owoce suszone	328	240
konserwy owocowe	9	12
orzechy i migdały	25	13
kawa	180	138
herbata	102	75
kakao	434	639
korzenie	168	41
rośliny i materjały rośl.	27	46
żywica	455	385
śledzie solone	157	125
rudy różne i wypałki piryt.	7.350	5.986
piryty	4.312	—
oleje	72	27
smoła i smary	118	26
asfalt	1.042	—
tłuszcze i oleje roślinne	287	299
tłuszcze zwierzęce surowe	1.232	534
tran	52	65
napoje alkoholowe i inne	142	62
tytoń	285	308
siarka	446	216
przetwory chemiczne	302	183
farby	17	17
garbniki	255	771
fosforyty	5.047	3.174
żużle Thomasa	—	1.216
sól potasowa	—	3.048
skóry	1.110	2.761
wełna	2.343	2.854
odpadki wełny	87	59
przędza wełniana	82	32
bawełna	8.189	6.754
odpadki bawełny	82	38
przędza bawełniana	122	70
len, konopie, sizal i inne wł. rośl.	37	34
juta	765	1.017
szmaty	524	590
kauczuk	384	391
wyroby gumowe	94	25
papier	1.127	948
papa, tektura	254	12
celuloza	330	544
żelazo surowe	311	333
metale różne	82	73
złom żelazny	37.098	26.955
miedź	1.270	927
cyna	115	19
cynk	15	77
wyroby żel. i metal.	318	188
maszyny, aparaty i części	434	251
części wagonów i lokomotyw	428	643
samochody, motocykle i części	93	199
różne	1.914	2.151
Razem	102.537	83.603

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (494.276,5 ton) wykazuje b. nieznaczny 0,9%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. mies. kwietniem rb. (498.867,6 ton) oraz również nieznaczny 3,6%-owy ale wzrost obrotów w stosunku do mies. maja 1935 r. (477.084,5 t.)

Dominujący współczynnik eksportu zamorskiego jakim jest od szeregu lat węgiel eksport., zaważył na szali i tego miesiąca. Spadek eksportu zamorskiego spowodowany został przedewszystkiem pozycją węgla eksportowego, którego wywieziono w mies. sprawozdawczym 371.307,— ton, wobec 380.553,— ton w mies. kwietniu rb. Poza węglem eksportowym wykazały spadek pozycje: bekonów — 1.320 ton (1.782 ton), szynek i innych peklowanych — 54 ton (63 ton), drobiu i ptactwa bitego — 90 ton (70 ton), cementu — 1.082 ton (1.837 ton), tłuszczy zwierzęcych — 400 ton (566 ton), makuchów — 707 ton (1.549 ton), z przetworów chemicznych: sody — 453 ton (600 ton), bieli cynkowej — 310 ton (324 ton) oraz nawozów azotowych (siarczanu amonu) — brak w mies. maju rb. (3.153 ton), bali i słupów — brak w mies. maju rb. (4.118 ton), wyrobów z drzewa — 282 ton (308 ton), papy i tektury — 130 ton (228 ton), celulozy — 934 ton (1.879 t.), żelaza surowego — 17 ton (696 ton), wyrobów żelaznych i metalowych — 1.453 ton (2.321 t.), cynku — 997 ton (1.305 ton), oraz blachy cynkowej — 558 ton (595 ton). Spośród powyższych pozycyj pewną uwagę musi zwrócić poważny spadek eksportu siarczanu amonu. Pewnym równoważnikiem spadku wywozu bali i słupów w mies. maju rb. będzie natomiast wzrost wywozu tarcicy w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. kwietniem (21.064 ton w maju rb. wobec 18.340 ton w kwietniu rb.) Poza tarcicą wzrost wykazały pozycje eksportu: mąka ryżowa — 1.006 ton (207 ton), mąka pastewna — 305 ton (225 ton), ryż — 249 ton (75 ton), nasiona i rośliny — 311 ton (31 ton), jaja — 4.295 ton (2.221 ton), masło — 897 ton (283 ton), sól — 321 ton (230 ton), węgiel bunkrowy — 29.396 ton (27.599 t.), koks — 20.083 ton (17.363 ton), przetwory mięsne — 1.433 ton (1.208 ton), cukier — 10.658 t.

(7.600 ton), salmiak — 66 ton (57 ton), karbid — 282 ton (166 ton), tkaniny — 788 ton (487 t.), bawełna i odpadki — 260 ton (112 ton), dykty i forniery — 1.268 ton (969 ton), meble gięte — 513 ton (411 ton), papier — 763 ton (595 ton), żelazo handlowe — 5.823 ton (4.593 ton), szyny kolejowe — 74 ton (53 ton) oraz rury żelazne i stalowe — 1.851 ton (1.111 ton). Podkreślić należy poważne wzmożenie się eksportu produktów hodowlanych jak jaja, masło i wędliny. Na wysokim poziomie utrzymuje się nadal eksport żelaza handlowego, w przeciwieństwie do szyn kolejowych, których kwoty eksportowe w porównaiu z latami ubiegłemi uległy poważnej obniżce.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w miesiącu maju rb. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	maj 1936 r.	maj 1935 r.
Zboże	—	7.050
strączkowe	10	3
mąka ryżowa	1.006	675
mąka	10	30
mąka pastewna	305	566
ryż	249	135
słód	3.772	1.004
owoce świeże	—	2
konserwy owocowe	1	2
nasiona i rośliny	311	16
szynki i inne peklowane	54	302
bekony	1.520	1.944
drób i ptactwo bite	70	22
jaja	4.295	2.874
masło	897	292
cement	1.082	499
sól	321	240
węgiel eksportowy	371.307	384.250
węgiel bunkrowy	29.396	24.885
koks	20.083	11.300
oleje i parafina	9	10
tłuszcze zwierzęce	400	517
przetwory mięsne	1.433	321
cukier	10.658	6.141
napoje alkoholowe	2	3
spirytus	4	—
makuchy	707	1.808
soda	453	807
salmiak	66	20
karbid	282	182
farby	29	3
biel cynkowa	310	322
sól potasowa	—	165
saletra	2	30
skóry	181	96
tkaniny	788	624
bawełna i odpadki	260	51
bale i słupy	—	474
drzewo tarte	21.064	9.423
wyroby z drzewa	282	285
klepki	123	46
dykty i forniery	1.268	1.425
meble gięte	513	288
wyroby koszykowe	69	7
papier	763	500
papa, tektura	130	78
celuloza	934	979
żelazo surowe	17	—
żelazo handlowe	5.823	3.287
metale różne	37	475
wyroby żelazne i metalowe	1.453	2.951
szyny kolejowe	74	2.142
rury żelazne i stalowe	1.851	140
cynk	997	1.452
blacha cynkowa	558	986
różne	8.048	4.956
Razem	494.277	477.085

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków tak na wejściu, jak i na wyjściu. Przyszło bowiem 398 statków (387) o pojemności 384.786 n. r. t. (360.252 n. r. t.), wyszło zaś 393 statki (390) o pojemności 380,945 n. r. t. (371.251 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja 1-sze miejsce, Polska 2-gie, Danja 3-cie, Anglja 4-te, Stany Zjednoczone Am. P. 5-te, Niemcy 6-te, Włochy 7-me, Norwegja 8-me, Grecja 9-te, Finlandja 10-te, Francja 11-te, Holandja 12-te, Łotwa 13-te, Estonja 14., Rumunja 15-te, itd., wykazuje przesunięcie się Anglji z 3-go na 4-te miejsce, Stanów Zjednoczonych Am. P. z 4-tego na 5-te, Grecji z 10-tego na 9-te, itd. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian Reprezentowane były ogółem bandery 17 państw (16 państw w kwietniu br.)

— Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w maju br. wyniósł 966,8 n. r. t. (930,9 n. r. t.)

— Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 34.

— Średni postój statków w porcie wyniósł 47,2 godz. (46,2 godz.)

Ruch statków w miesiącu maju br. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	47	63.840	48	54.975
W. M. Gdańsk	5	2.873	4	2.271
Anglja	20	34.771	21	38.151
Danja	68	42.813	65	42.476
Estonja	8	3.630	7	3.405
Finlandja	14	13.075	13	12.525
Francja	1	6.028	1	6.028
Grecja	7	19.357	7	18.797
Holandja	9	5.565	9	5.565
Łotwa	3	4.042	4	3.742
Niemcy	54	30.719	52	29.533
Norwegja	32	28.459	31	27.656
Rumunja	1	2.599	1	2.599

Stany Zjedn. Am. P.	10	31.884	11	35.285
Szwecja	108	65.565	107	65.045
Włochy	9	27.974	10	31.302
Z. S. R. R.	2	1.592	2	1.592
Razem	398	384.786	393	380.945

W związku z rozpoczęciem się sezonu wycieczek morskich, ruch pasażerów w maju br. wzmógł się bardzo poważnie. Przyjechało bowiem ogółem pasażerów 1534 osoby (193) w tem: z Anglji 97 osób, Belgji 14, Danji 28, Egiptu 4, Finlandji 11, Francji 1, Holandji 14, Niemiec 2, Stanów Zjednoczonych Am. P. — 760, Szwecji 1, Włoch 598, oraz via W. M. Gdańsk 4 osoby. Wyjechało zaś ogółem pasażerów 1485 (1443) w tem: do Anglji 256 osób, Argentyny 1, Brazylji 236, Estonji 10, Finlandji 2, Francji 445, Łotwy 1, Norwegji 1, Stanów Zjednoczonych Am. P. 522, Szwecji 3, oraz via W. M. Gdańsk — 8.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W CIĄGU MAJA.

W ciągu maja br. urządzenia przeładunkowe w porcie przepracowały godzin 10390 min. 45 z zużyciem prądu 63360 kwh. i przeładowały 164923 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy: w bieżącym roku 98 % w ubiegłym roku 99,3 %, spadek wynosi zatem 1,3 %.

GDYNIA, JAKO PORT ZASADNICZY W KOMUNIKACJI MORSKIEJ Z KUBĄ I PORTAMI ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ

Reprezentowani przez maklerów okrętowych Bergenske Baltic Transports Ltd. armatorzy skandynawscy: Wilh. Wilhelmsen, Oslo i Svenska Amerika Mexiko Linien, Göteborg, utrzymują od szeregu lat regularną komunikację z Kuby i portów Zatoki Meksykańskiej do Gdyni i Gdańska. W ubiegłym roku wymienieni armatorzy zdecydowali się na stworzenie również regularnego połączenia z Gdyni i Gdańska do Kuby i portów Zatoki Meksykańskiej.

Wysokość stawek frachtowych w tej relacji ustalana jest przez konferencję żeglugowa: The Association of West India Trans-Atlantic Steam Ship Lines, do której należy większość linij okrętowych, utrzymujących komunikację w kierunku Kuby i portów Zatoki Meksykańskiej.

W początkowym okresie istnienia tej linji pobierano z Gdyni i Gdańska dodatkowy range, stawiający porty polskie w niekorzystnej sytuacji wobec konkurencji innych portów kontynentalnych. Dodatek ten swego czasu został obniżony do Kuby na $ 1,—, a do portów Zatoki Meksykańskiej na $ 0,50 od tony frachtowej.

Obecnie wspomniana Konferencja zdecydowała się na uznanie Gdyni i Gdańska, jako portów zasadniczych. Spodziewać się należy, że dokonana obecnie obniżka frachtowa przyczyni się do ożywienia przewozów na tej linji i ułatwi penetrację towarów polskich do krajów Środkowej Ameryki.

Na skutek tego postanowienia Konferencji, które wchodzi natychmiast w życie, zostały dotychczas obliczane dodatki range'owe zniesione i porty polskie zostały zrównane pod względem taryfowym z innemi portami kontynentalnemi jak: Hamburg, Rotterdam, Antwerpja i t. d.

TARYFY EKSPEDYCYJNE I SKŁADOWE ZWIĄZKU GDYŃSKICH EKSPEDYTORÓW PORTOWYCH.

Związek Gdyńskich Ekspedytorów portowych wydał ostatnio broszurę, zawierającą taryfy ekspedycyjne i składowe. Taryfy te zostały przyjęte przez naszą Izbę i będą obowiązywać z dniem 1 lipca br.

Taryfy ekspedycyjne obejmują działy następujące: a) zasadnicze stawki przeładunkowe dla wszelkich towarów; b) stawki przeładunkowe wyjątkowe, obejmujące przeładunki bekonów, wyrobów koszykowych, owoców południowych świeżych (prócz jabłek w beczkach), samochodów, śledzi w beczkach, koni, bydła, wina i spirytualij; c) dodatki specjalne do stawek przeładunkowych, a więc dodatki za ciężkie sztuki i za specjalne wymiary sztuk; d) opłaty za ważenie; e) opłaty za załatwienie formalności celnych (clenie w Gdyni i przekaz tranzytowy); f) opłaty za czynności specjalne i wreszcie g) postanowienia końcowe.

Tabela klasyfikacyjna towarów do taryf ekspedycyjnych zawiera wykaz alfabetyczny rozmaitych towarów (około 500 gatunków) podzielonych na klasy a, b, c, d, według importu i eksportu oraz dla określenia taryfy celnej. Taryfy składowe przewidują opłaty w zależności od sposobów składowania, a więc składowania w magazynach krótkoterminowych, długoterminowych i na otwartych placach składowych. Do taryfy tej dołączone są 3 wykazy towarów, w zależności od rodzaju których obliczane są stawki składowe.

Wspomniana broszura może być nabyta w biurze Związku gdyńskich ekspedytorów portowych po cenie 1 zł. od egzemplarza.

URUCHOMIENIE URZĘDU MIAR I WAG W GDYNI.

Z dniem 10 czerwca 1936 r. rozpoczął działalność Urząd Miar w Gdyni, który mieści się przy ulicy Warszawskiej 60, telefon 36 — 22.

W ten sposób zainteresowane sfery portowe będą miały możność znacznie szybszego i sprawniejszego załatwienia swych potrzeb w zakresie sprawdzania wag, odważników i innych narzędzi mierniczych.

Wiadomości z portu gdańskiego

UREGULOWANIE SPRAWY OBROTÓW WALUTY POLSKIEJ I TOWARAMI POMIĘDZY POLSKĄ A W. M. GDAŃSKIEM.

Wprowadzenie kontroli obrotu dewizami w Polsce a następnie w związku z tą kontrolą również kontrola nad obrotami handlu zagranicznego Polski nie mogła nie wpłynąć na kształtowanie się obrotów handlowych pomiędzy Polską a W. M. Gdańskiem, jak również na przeładunek towarów w porcie gdańskim.

Ze względu na to, że terytorjum W. M. Gdańska wchodzi w obręb polskiego obszaru celnego, powstałe w tej sytuacji trudności musiały być uregulowane na podstawie osobnego porozumienia pomiędzy stronami zainteresowanemi.

Ponieważ główną przyczyną ograniczeń w stosunku do Gdańska była obawa, aby nie stał się on terenem nieograniczonej spekulacji złotym, wprowadzenie surowej kontroli nad obrotami naszą walutą, zarządzone w dniu 2 czerwca br. przez Senat W. M. Gdańska, stworzyło podstawę do dalszych kroków, zmierzających do usunięcia powstałych trudności w obrotach wzajemnych. W wyniku przeprowadzonych pertraktacyj w dniu 10 czerwca podpisany został układ pomiędzy Polską a W. M. Gdańskiem, przywracający w granicach istniejących możliwości, normalne obroty handlowe polsko gdańskie oraz obroty w handlu zagranicznym, — przechodzącym przez port gdański.

Odkładając do następnego numeru bardziej szczegółowe przedstawienie wyników tego układu, już teraz zaznaczyć należy, że tak pod względem importu towarów z zagranicy przez Gdańsk do Polski oraz z zagranicy do Gdańska, jak i pod względem eksportu towarów ze wspólnego obszaru celnego ustalono warunki zgodne z istotnemi potrzebami tego obszaru, faktycznie bowiem granica kontroli towarowej pomiędzy Polską a Gdańskiem została za nielicznemi wyjątkami usunięta. W tym stanie rzeczy zaistniały normalne warunki dla dostaw artykułów żywnościowych z terenu Polski, co jak wiadomo szczególnie obchodzi graniczące z Gdańskiem powiaty Pomorza, na terytorjum Gdańska, gdyż o ile nie zajdą zmiany dostawy, to nie będą wymagały poczynając z dniem 19 czerwca uzyskiwania zaświadczeń walutowych.

Z drugiej strony rozrachunki, wynikające z obrotów handlowych Polsko - Gdańskich, doznały poważnych ułatwień dzięki otwarciu t. zw. rachunków gdańskich Daki w instytucjach bankowych na terenie Polski i zniesieniu wszelkich ograniczeń w rozporządzaniu sumami z tych rachunków w granicach Rzeczypospolitej.

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W KWIETNIU B. R.

Ogólna ilość towarów, przeładowanych w porcie gdańskim w ciągu kwietnia wyniosła 436.677 ton, co w porównaniu do tego miesiąca roku zeszłego stanowi wzrost o 77.855 ton, przyczem przywóz wzrósł z 34.505 ton w kwietniu 1935 r. do 64.340 w kwietniu roku bieżącego, a wywóz z 323.717 ton do 371.938 ton; jak widać z liczb powyższych proporcjonalny wzrost przywozu był bardzo znaczny, bo sięgał ponad 90 %, zaś wywóz wykazał wzrost około 15 %.

Na wzrost przywozu wpłynęły przedewszystkiem wzmożone ładunki rud wszelkiego rodzaju, gdy mianowicie w kwietniu roku zeszłego przywieziono tych rud 6.573 tony, to w tym samym miesiącu roku bieżącego przywóz wyniósł 38.038 t., fosforytów przywieziono 4.415 ton (3.092 ton), żelaza i stali 3.513 ton, (1659 ton), nasion różnych — 998 ton (635 ton) śledzi solonych 819 ton, (737 ton), tłuszczów zwierzęcych — 1.204 t. (938 t.), przędzy wełnianej 11 ton (10 ton) i szmat 91 ton (88 ton).

Przy wywozie wykazały wzrost poważniejszy ładunki zboża i tak pszenicy wywieziono 2465 ton (w kwietniu roku zeszłego — 0) jęczmienia 35.747 ton (14.463 ton), roślin strączkowych 3864 ton (1288 ton), mąki 18,653 ton (7.091 ton). Wywóz węgla wzrósł bardzo nieznacznie, a mianowicie ze 154.572 ton do 156.394 ton, dalej wzrósł wywóz smarów do trybów — 2742 ton (1369 ton) makuchów 3614 ton (392 ton), i wreszcie drzewa tartego — 54,112 ton (46,298 ton), wywóz bekonów wzrósł ze 100 ton w kwietniu roku 1935 do 109 ton w kwietniu roku bieżącego.

Spadek wywozu dał się odnotować przy życie, którego wywieziono 27.535 ton (46.293 ton), olejach 1.269 ton (1.770 ton), parafinie 1.395 ton (1.906 ton) i cynku 526 ton (664 ton).

Ogólny przywóz towarów za 4 miesiące roku bieżącego wyniósł 219.910 ton (w roku zeszłym 154,443 ton), zaś ogólny wywóz za ten sam okres wyniósł 1,482,741 ton (w roku zeszłym 1,407,726 ton). Z liczb powyższych wynika, że naogół przeładunek towarów w porcie gdańskim kształtuje się w porównaniu do roku zeszłego proporcjonalnie pomyślniej niż w porcie gdyńskim. dotyczy to szczególnie ilości towarów przywiezionych, która jak wiadomo skurczyła się w Gdyni, coprawda nieznacznie w porównaniu do roku zeszłego.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W KWIETNIU.

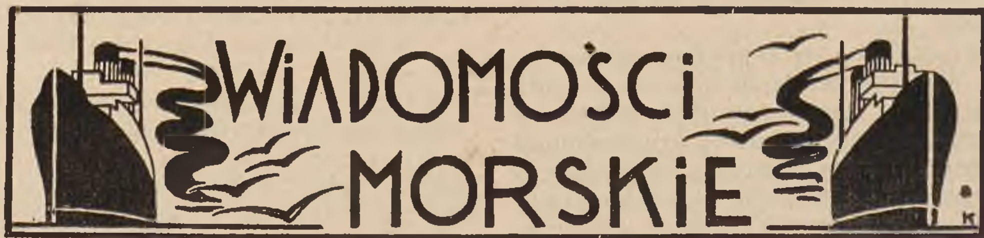
W miesiącu kwietniu weszło do portu gdańskiego 408 statków morskich o całkowitej pojemności 241.602 t. r. netto, wobec 332 statków z 208.237 t. r. n. pojemności w kwietniu

1933 roku i 424 statków z 234.943 t. r. n. w marcu ubiegłego roku.

Wyszło z portu 418 statków morskich z 243.547 t. r. n. pojemności, wobec 333 statków z 222.367 t. r. n. pojemności w kwietniu 1933 roku i 400 statków z 241.422 t. r. n. w marcu bieżącego roku. Ruch więc okrętowy był większy niż w odpowiednim miesiącu ubiegłego roku, na wejściu o 13% i na wyjściu o 10%, względem marca b. r., natomiast był większy tylko na wyjściu, na wejściu nie dorównał ruchowi marcowemu, co jest dość typowem zjawiskiem sezonowem, jak również tłumaczy się dość znacznem nasileniem ruchu w marcu roku bieżącego.

Od początku roku obrót tonażu na wejściu i wyjściu razem wyraził się liczbą 3.067 statków morskich z 1.888 t. r. n. pojemności, wobec 2.644 statków z 1.749.466 t. r. n. pojemności w pierwszych czterech miesiącach roku poprzedniego. Daje to około 8% przyrostu tonażu w porównaniu z rokiem poprzednim wobec 13% przyrostu tonażu w samym miesiącu kwietniu. Stąd wynika, że poprawa ruchu w Gdańsku nadal idzie crescendo.

Pod względem bander statków na wejściu pierwsze miejsce zajął tonaż niemiecki — 141 statków z 60.627 t. r. n., drugie szwedzki — 90 statków z 44.149 t., dalej statki duńskie — 66 z 38.637 t., polskie — 28 z 19.821 t., angielskie — 13 z 19.113 t., norweskie — 14.621 t., fińskie — 8 z 10.000 t., itd.



MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA EKSPEDYTORÓW W LONDYNIE.

W dniach 8 i 9 czerwca odbyła się w Londynie konferencja zarządu międzynarodowej federacji związków ekspedytorów. Federacja ta istnieje od lat dziesięciu i spełnia poważne zadania obrony zawodowych interesów ekspedytorów, jak również przezwyciężania obecnie piętrzących się przeszkód na drodze międzynarodowej wymiany towarowej w interesie zarówno ekspedytorów jak i wysyłających.

Poprzednia konferencja odbyła się w zeszłym roku w Brukseli następna zbierze się w przyszłym roku w Paryżu.

Już na brukselskiej konferencji roztrząsano sprawę ułożenia ogólnych międzynarodowych przepisów ekspedycyjnych. Przy badaniu gruntu dla takiego ujednostajnienia przepisów wykryło się, że w poszczególnych krajach jedne i te same świadczenia ekspedycyjne są określane całkiem rozbieżnemi nazwami: pojęcia tych świadczeń na tle praktyki całkiem różnie się rozwinęły w różnych środowiskach. Stąd też istnieje niebezpieczeństwo, że przy wprowadzeniu jednolitych międzynarodowych przepisów określenia i terminy tych przepisów będą różnie traktowane w poszczególnych krajach. To niebezpieczeństwo okazało się poważniejsze niż początkowo przypuszczano i dlatego praca komitetów prawniczych poszczególnych państwowych związków ekspedytorów nad ujednostajnieniem przepisów ekspedycyjnych daleka jest od zakończenia.

Między innemi zarysowała się tendencja ograniczenia odpowiedzialności ekspedytora. Tendencja ta może się okazać w przeczności z tendencjami ustawodawstwa narodowego poszczególnych państw, np. ustawodawstwo francuskie zastrzega się przeciwka ważności takich z góry wytkniętych ograniczeń odpowiedzialności ekspedytora. Sprawa nie jest jednakże bez wyjścia, co widać z rozwiązania jej w Niemczech: tam zaprowadzono ubezpieczenie ekspedycji, które zastępuje znacznie już uszczuploną odpowiedzialność ekspedytora przed dającym zlecenie przewozu.

Federacja posiadała dotąd stałe biuro w Wiedniu, które zostanie obecnie uzupełnione specjalnem biurem w Amsterdamie. Placówka amsterdamska będzie miała za zadanie ściąganie pretensyj jak ekspedytorów względem siebie tak i wzgwlędem klienteli wysyłającej. Biuro amsterdamskie zapewni sobie współpracę prawników w poszczególnych krajach i ustali z prawnikami tymi stałe honorarja, dzięki czemu zwracanie się do biura amsterdamskiego będzie korzyścią dla ekspedytorów.

Wiedeńskie biuro federacji otrzymuje: 1) wywiadownię w sprawach prawa dewizowego, ograniczającą, ze względu na ogrom materjału, zakres swego działania jedynie do kosztów ubocznych a nie głównych. Niezbędny materjał mają dostarczać tej wywiadowni poszczególne związki krajowe ekspedytorów. 2) Centrala wywiadowcza dla ochrony przeciwko nadużyciom kredytowym była uznana za konieczną, jednakże jej uruchomienie na skutek obszernych prac przygotowaw-

czych nie nastąpi jeszcze w najbliższym czasie.

Sprawa zaprowadzenia powszechnego międzynarodowego przymusu koncesyjnego dla ekspedytorów spotkała się ze znaczną rozbieżnością zdań. Będzie ona szczegółowo omawiana na najbliższej konferencji, w roku przyszłym w Paryżu.

WYPOWIEDZENIE POLIS NA PRZESYŁKI DO PALESTYNY PRZEZ ASEKURATORÓW W HAMBURGU.

Według „Der Schiffsfrachtendienst" z dn. 6 czerwca Verein der Hamburger Assecuradeure w imieniu swych członków wypowiedział dla wszystkich swoich polis na obszar Palestyny (dla nadchodzących i znajdujących się na składzie towarów) odpowiedzialność „za niebezpieczeństwa powstań, plądrowania lub innych zamieszek społecznych, oraz za niebezpieczeństwo szkody spowodowanej przez strajkujących, lub przymusowo izolowanych, lub przez inne osoby, które przez niedozwolone czynności popierają strajkujących lub izolowanych".

W razie zamiaru całkowitego pokrycia niebezpieczeństwa szkód i strat dla transportu towaru interesentom zaleca się powyższe niebezpieczeństwa łączyć z niebezpieczeństwem wojny i razem się od nich ubezpieczać, zastrzega się jednak, że asekuratorzy wzbraniają się ubezpieczać ryzyko składowania dalej aniżeli na zwyczajowy okres dwudziestodniowy.

ZBYT KRÓTKIE NARZĘDZIA ŁADUNKOWE (BOMY, TRAMY) STATKU NIE MOGĄ BYĆ PRZEDMIOTEM ZARZUTU ZE STRONY ŁADUJĄCEGO WZGL. WYŁADOWUJĄCEGO.

Przeładowujący nie może wymagać od statku takich urządzeń przeładunkowych, dla szczególnie wielkich sztuk, które przeładunkowi podobnych przedmiotów całkowicie odpowiadałyby. W myśl orzeczenia sądu w Hamburgu (LG. Hamburg 8 HS i 25 S.) oddanie przez statek do użytku przeładowującego urządzeń nie odpowiadających wielkości sztuk lecz odpowiadających rozmiarom samego statku w razie szkód i nawet nieszczęśliwego wypadku nie czyni statku odpowiedzialnym za to. Wskutek krótkości strzał ładunkowych (bomów, tramów ładunkowych) możeby należało traktować przeładunek nieco inaczej, jednakże zastosowanie zbyt krótkich strzał w niczem nie obciąża statku. Przecież nie można żądać od statku, żeby odmówił użycia swych urządzeń do przeładunku: niewątpliwie bez zastosowania tych urządzeń towar mógłby być przeładowany tylko drogą niewspółmiernie ciężkiego i niecelowego wysiłku.

POMYŚLNY ROZWÓJ ŻEGLUGI FIŃSKIEJ.

Finlandja przeżywa obecnie okres prosperity opartej o konjunkturę wywozową. Obfitość gotówki uwydatnia się w niskiej stopie dyskontowej. Żegluga fińska stosunkowo mało korzysta z nadmiaru pieniądza, gdyż według urzędowych danych tylko 11 procent wartości floty fińskiej (szacowanej na 3,7 mil. funtów) obciążone jest hipotecznie. Nie da się jednak zaprzeczyć powolnego ale i stanowczego ulepszania floty: nie tyle zwiększa się ona ile przy równoczesnem wycofaniu zniszczonego drobnego i przestarzałego tonażu zaprowadza tonaż nowocześniejszy i większy.

Od 1 kwietnia 1935 r. do 1 kwietnia 1936 roku skład floty zmniejszył się z 873 statków o ogólnej pojemności ładunkowej 51. 256 t. r. n. na 854 statki z 51. 0,506 c. t. r. n. Znawcy stosunków twierdzą nawet, że zmniejszenie floty w porównaniu z temi danemi urzędowego kalendarza jest faktycznie znacznie większe, gdyż sporo statków starszych, leżących już po zatokach i szkerach jako wraki lub porzucone „na śmierć" jednostki, figuruje jeszcze w kalendarzu. Niemniej opinja fachowa stwierdza tendencję do odnowienia floty, podobną do tej, jaka ogarnęła po wojnie światowej flotę norweską, przedtem operującą tylko starym tonażem a dziś — najnowocześniejszą wśród marynarek świata.

Statystyka liczbowa mówi tylko o utrzymaniu się tonażu na poprzednim poziomie, przy lekkiem zmniejszeniu liczby statków. Te zmiany nie znaczne kryją za sobą bardzo znaczne przesunięcia, z których najważniejsze są: 1) likwidowanie starych mniejszych parowców i żaglowców, 2) wycofanie kilku szwedzkich statków, które czasowo miały fińską banderę, 3) sprzedaż na złom kilku większych fińskich parowców, 4) uszczuplenie alandzkiej floty większych żaglowców, 5) zaprowadzenie nowych statków i nabywanie stosunkowo nowych statków wolnej ręki. Uświadamiając sobie, że ta piąta kategorja tonażu zrównoważyła cztery poprzednie dopiero da się ocenić wielkość współczesnego wysiłku „odrodzeniowego" marynarki fińskiej.

Grupa Finland Syd i Fińska Angfartygs zastąpiła na linji południowo-amerykańskiej trzy statki innemi, nowe statki zaprowadza się jednak narazie tylko w linjowej żegludze europejskiej. Tak. Fińska Angfartys nabyła nowy statek ze wzmocnieniem przeciwlodowem i zamówiła dwa inne tegoż typu, w tem na stoczni w Finlandji.

Ruchliwy amator trampów p. Gustaw Thorden, Helsinki zamówił na szwedzkiej stoczni towarowo - pasażerski motorowiec dla komunikacji z Ameryką Północną. Tenże amator posiada pierwszy większy cysternowiec fiński „Josefina Thorden" o pojemnoś-

ci 6.550 t. i we flocie trampów wysuwa się na pierwsze miejsce.

Flota wysp Alandzkich utraciła kilka żaglowców, lecz w ich miejsce, rzecz znamienna, przedsiębiorcy żeglugowi tych wysp nabywają większe parowce. Ogólem wyspy te zwiększyły swój tonaż poruszany maszynowo w roku sprawozdawczym o 14 statków. Wśród drobniejszych statków znajduje się tu parę dla ruchu oceanicznego.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

W SPRAWIE SKŁADANIA PODAŃ O PRZYWÓZ TOWARÓW REGLAMENTOWANYCH.

Podania o przywóz towarów reglamentowanych na lipiec-sierpień br. należy składać w biurze Izby naszej na przepisowych formularzach najpóźniej do dnia 20 czerwca br. Firmy z okręgu bydgoskiego mogą składać odnośne podania w biurze Ekspozytury Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy, Nowy Rynek 10.

Na każdą pozycję taryfy celnej i kraj pochodzenia winien być złożony oddzielny wniosek.

We wnioskach o przywóz należy podać nazwę towaru nomenklatury taryfy celnej, dokładną wagę towaru oraz wartość tegoż cif porty polskie lub franco granica celna. O ile chodzi o samochody, motocykle, maszyny i silniki, to oprócz wagi towaru należy podać także ilość sztuk.

Podania należy składać w dwuch równobrzmiących egzemplarzach z ewentualnem dołączeniem faktur (mogą być także faktury pro forma). Do podań o przywóz chemikalji z wszystkich krajów oraz o przywóz towarów z Austrji dołączenie faktury jest konieczne, przyczem o ile chodzi o faktury na towary z Austrji, to faktury te muszą być poświadczone przez austrjackie Ministerstwo Handlu i Komunikacji (Bundesministerium fur Handel u. Verkehr).

O ile podanie jest wnoszone poraz pierwszy, to do takiego podania należy dołączyć także uwierzytelniony odpis świadectwa przemysłowego na rok bieżący. Ze względu na małe kontyngenty przywozowe na niektóre artykuły, w podaniach o przywóz obok nazwy towaru, wzgl. w rubryce „dodatkowe wyjaśnienia" należy podać najmniejszą jednostkę wagową danego towaru, którą wogóle można sprowadzić.

Gdy towar, który ma być sprowadzony, korzysta z ulgi celnej lub ze zwolnienia od cła i firma ubiegająca się o pozwolenie przywozu jest już w posiadaniu zezwolenia Ministerstwa Skarbu względnie zaświadczenia terytorjalnej Izby Przemysłowo-Handlowej na zastosowanie tej ulgi, to w takich wypadkach należy dołączyć do podania o przywóz odpis wspomnianego zezwolenia lub zaświadczenia. Oprócz dołączenia do podania odpisu wymienionych wyżej dokumentów, należy każdorazowo powołać się w treści podania na fakt uzyskania odnośnego zezwolenia Ministerstwa Skarbu względnie zaświadczenia Izby.

Na towary, do których mają zastosowanie zniżki celne lub zwolnienia od cła, przewidziane w rozporządzeniach, wydanych na podstawie art. 23 ust. 1 lit. a prawa celnego (Dz. U. R. P. Nr. 84/33 poz. 610), a uzależnione w myśl tych rozporządzeń od pozwoleń Ministerstwa Skarbu, nie należy ubiegać się o pozwolenie przywozu ze strony Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Dotyczy to towarów wymienionych w załączniku Nr. 1 do rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 29 IV 1936 r. o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła (Dz. U. R. P. Nr. 34 poz. 269).

Każde podanie musi być zaopatrzone w znaczek stemplowy za 5,— zł., a każdy załącznik w znaczek za 50 groszy.

Podania o przywóz podlegają specjalnej opłacie administracyjnej Izby. Opłata ta winna być wpłacona do Kasy Izby, względnie na konto czekowe w P. K. O. Nr. 204.415 równocześnie z przesłaniem podania do Izby.

Podania o przywóz niedokładnie wypełnione zostaną zwrócone do uzupełnienia, a podania nieopłacone, nie będą rozpatrzone.

Formularze do wniosków o przywóz są do nabycia w Izbie, względnie w Ekspozyturze Izby w Bydgoszczy.

TARYFA OPŁAT ZA PODANIA O PRZYWÓZ:

opłata zasadnicza	2,00 zł.
plus od wartości do 500,— zł	0,5 %
przy wartości ponad 500 do 1000 zł	0,75 %
przy wartości ponad 1000 do 5000 zł	0,3 %
najmniej	10,00 zł.
najwyżej	15,00 zł.
przy wartości ponad 5000 do 150.000 zl	0,25%
najmniej	15,00 zł.
najwyżej	300.00 zł.
przy wart. ponad 150.000 do 500.000 zł	0,2 %
najwyżej	500.00 zł.
przy wartości ponad 500.000 zł.	0,1 %
najwyżej	1.000.00 zł.

Od podań o przywóz surowców do dalszej przeróbki mianowicie: skóry surowe, nasiona oleiste i kopra, ekstrakty garbnikowe, tłuszcze zwierzęce surowe i kauczuk, stawka obniża się o 50%

POSTANOWIENIA OGÓLNE, DOTYCZĄCE OZNACZANIA POCHODZENIA TOWARÓW PRZY PRZYWOZIE DO POLSKI.

Kraj pochodzenia towaru powinien odpowiadać nazwie kraju wymienionego w pozwoleniu, przywozu a kierunek, droga i sposób przewozu towaru (np. bez przeładunku w drodze) powinny być zgodne z zastrzeżeniem, jeżeli takie zastrzeżenie jest umieszczone w pozwoleniu.

Świadectwa, stwierdzające pochodzenie towarów, powinny być przedstawiane w przypadkach, gdy pozwolenie albo osobny przepis tego wymaga. Świadectwa takie powinny być wystawiane w kraju pochodzenia towaru i mogą być wydawane przez urzędy celne, Izby Przemysłowo - Handlowe i inne instytucje gospodarcze.

Dla towarów pochodzących z kolonij świadectwa pochodzenia mogą wystawiać wyżej wymienione instytucje krajów macierzystych, za wyjątkiem urzędów celnych, nawet wówczas, gdy towar nie przechodzi przez kraj macierzysty.

Jeżeli w warunkach pozwolenia przywozu nie zastrzeżono inaczej, to w przypadku przywozu towaru nie bezpośrednio z kraju pochodzenia, lecz za pośrednictwem kraju innego, świadectwa pochodzenia mogą być również wystawiane w tym innym kraju przez Izby przemysłowo - handlowe i inne instytucje gospodarcze.

Wyżej wymienione świadectwa pochodzenia, o ile są wystawione przez Izby Przemysłowo - Handlowe lub inne instytucje gospodarcze, winny być wizowane przez właściwe konsulaty polskie.

Dla towarów, pochodzących z krajów pozaeuropejskich, które nadejdą do polskiego obszaru celnego drogą morską, za bezpośrednim dokumentem przewozowym i bez przeładunku, mogą być wystawiane świadectwa pochodzenia przez krajową Izbę Przemysłowo-Handlową, mającą swą siedzibę w porcie polskiego obszaru celnego, do którego towary nadeszły.

ZMIANA TARYFY CELNEJ WYWOZOWEJ.

Ukazało się rozporządzenie ministra Skarbu wydane w porozumieniu z ministrami P. H. oraz Rolnictwa i Reform Rolnych (Dz. U. Nr. 45). Rozporządzenie to wprowadza szereg zmian do taryfy celnej wywozowej ogłoszonej w Dzienniku Ustaw Nr. 96 1934 r. Na podstawie tego, rozporządzenia, żużle Zendra, popioły, miedź, ołów, złomy i odpadki, oraz szlamy ołowiane mogą być wywożone bez cła za pozwoleniem ministra Skarbu. Aluminjum, stopy aluminjum i innych lekkich metali, nikiel, mosiądz, tombak, spiż, bronz fosforowy, miedź fosforowa, argentyn, oraz metal Brytanja, będą opłacać przy wywozie za pozwoleniem ministra Skarbu zł. 10 od 100 kg. Mięso baranie, cielęce, końskie, wieprzowe i wołowe, będzie opłacać cło 100 zł., od 100 kg., a konie żywe od sztuki zł. 300. Nałożenie tych ceł wywozowych ma na celu przeprowadzenie standaryzacji tych artykułów. Artykuły produkcji hodowlanej mogą być wywożone za zaświadczeniami Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych bez cła jeśli są wywożone przez hodowców, względnie organizacje hodowlane. Artykuły hodowlane wywożone, jak trzoda chlewna, gęsi, następnie mieso, bekony, szynki, oraz naturalne masło krowie może być również wywożone bez cła za zaświadczeniami Min. P. i H. Głównie ze względu na konieczność standaryzacji wprowadzono cło w wysokości 200 zł. od 100 kg. przy wywozie wszelkich wyrobów koszykarskich. Wyroby koszykarskie mogą być bowiem wywożone na podstawie zaświadczeń Min. P. i H. bez cła.

ROZDZIAŁ KONTYNGENTÓW NA PRZYWÓZ DREWNA DO HISZPANJI.

W związku z dekretem z dn. 17 kwietnia w sprawie rozdziału pozwoleń przywozu na towary skontyngentowane, Dyrekcja Generalna Handlu i Polityki Celnej hiszpańskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu wydała rozporządzenie w sprawie importu drzewa, podpadającego pod pozycję 99 hiszpańskiej taryfy celnej (słupy i belki okrągłe z drzewa zwykłego i kopalniaki o średnicy do 25 cm).

Art. 1. przewiduje, że kontyngenty importowe na drewno zwykłe, podpadające pod poz. 99, będą rozdzielane pomiędzy zainteresowanych w ramach kontyngentu globalnego rocznego, ustanowionego na rok 1936.

Według art. 2. kontyngent globalny będzie rozdzielony na dwie grupy: pierwsza dla krajów wyspecjalizowanych w dostawach na rynek hiszpański słupów specjalnych dla przewodów elektrycznych, druga dla krajów dostarczających słupy i kopalniaki dla innych celów. Podział odnośnych pozwoleń przywozu będzie uskuteczniany przez urzędy hiszpańskie.

Art. 3. głosi, że obie grupy kontyngentu globalnego będą podzielone na t. zw. kontyngent zwykły i kontyngent rezerwowy.

Kontyngent zwykły będzie rozdzielony w wysokości 75 procent przeciętnego importu (od 1 stycznia 1931 roku do 31 grudnia 1936 roku) każdego z importerów, którzy udowodnią, iż dokonali wwozu odnośnego towaru do hiszpańskiego obszaru celnego w tym czasokresie. Jednakże, na wypadek, gdyby w jednej z grup, suma kontyngentów indywidualnych przekroczyła 75 procent sumy kontyngentów przyznanych odnośnym krajom, wówczas nadwyżka zostanie potrącona proporcjonalnie, tak aby część przypadająca na

kontyngent rezerwowy nie była mniejsza od 25 procent sumy ogólnej danej grupy.

W myśl art. 4. kontyngent rezerwowy w każdej z grup będzie stanowiła różnica między sumą asygnacyj zasadniczych w ramach kontyngentu zwykłego, jaki został przyznany importerom uprawnionym do udziału w tym kontyngencie, a sumą kontyngentów przyznanych poszczególnym krajom.

Kontyngent rezerwowy pierwszej grupy będzie rozdzielony pomiędzy:

a) przemysłowców potrzebujących słupów do sieci elektrycznych wyłącznie na własny użytek (naprawa posiadanych przez nich prywatnych linij),

b) importerów, którzy byli zmuszeni do czasowego przerwania swych czynności w wyniku siły wyższej i w okresie przyjętym za podstawę do obliczania wysokości odnośnego kontyngentu,

c) importerów, uprawnionych do udziału w tej grupie, którzy udowodnią, iż zapoczątkowali operacje importowe po 1 stycznia 1931 r., lecz przed 24 czerwca 1934 r.

Rozdział kontyngentu rezerwowego tej grupy będzie się odbywał w następujący sposób:

Przemysłowcy objęci lit. a) otrzymają pozwolenia przywozu odpowiadające ilości uznanej za wystarczającą na pokrycie rzeczywistych potrzeb.

Importerzy objęci lit. b) otrzymają udziały w wysokości odpowiadającej 75 procentom przeciętnej sumy importu dokonanego w ciągu trzech lat poprzedzających rok wprowadzenia kontyngentu na odnośną pozycję taryfy celnej, podzielonej przez trzy, plus, względnie minus, różnicę między przeciętną otrzymaną w ten sposób, a przeciętną zwykłą importu dokonanego w ciągu trzylecia 1931 — 1933.

Importerzy wymienieni pod lit. c) otrzymają pozwolenie przywozu odpowiadające 75 procentom przeciętnej importu, obliczanej przez podzielenie sumy globalnej importu dokonanego przez nich przed 24 czerwca 1934 r. przez ilość półroczy kalendarzowych i pomnożonej przez dwa.

Na wypadek gdyby suma asygnacyj przyznanych zgodnie z wyżej wymienionemi normami przekroczyła ogólną cyfrę kontyngentu rezerwowego, wówczas różnica in plus zostanie potrącona proporcjonalnie ze wszystkich poszczególnych udziałów.

Kontyngent rezerwowy drugiej grupy będzie rozdzielony pomiędzy:

a) przemysłowców używających odnośnych rodzajów drzewa (nie znajdujących się normalnie na rynku krajowym), jako surowca przeznaczonego do dalszej obróbki,

b) nowych importerów, którzy odpowiadają warunkom ustalonym dla pierwszej grupy,

c) importerów, którzy czasowo przerwali czynności importowe i którzy również odpowiadają warunkom ustalonym dla pierwszej grupy.

Wysokość odnośnych udziałów w ramach kontyngentu rezerwowego drugiej grupy będzie określana w następujący sposób:

przemysłowcy używający odnośnych gatunków drzewa, jako surowca do dalszej obróbki, otrzymają udział stosownie do orzeczenia t. zw. Komisji ogólnej (Comision gremial) wydanego po rozpatrzeniu umotywowanego podania wniesionego przez zainteresowanego.

importerzy nowi oraz importerzy, którzy czasowo przerwali swe czynności importowe, lecz którzy odpowiadają warunkom ustalonym dla pierwszej grupy, otrzymają pozwolenia zgodnie z normami ustalonemi dla importerów wymienionych pod literami b) i c) pierwszej grupy kontyngentu rezerwowego, oraz zgodnie z postanowieniami w tym względzie, zawartemi w Dekrecie z dnia 17 kwietnia 1936 roku.

Pozwolenia przywozu w ramach poszczególnych kontyngentów (zwykłych i rezerwowych) i grup będą wydawane co 6 miesięcy z ważnością 180 dni, licząc od daty ich wydania.

KONTROLA KONTYNGENTÓW W HISZPANJI.

W uzupełnieniu Dekretu z dnia 17 kwietnia br. w sprawie importu towarów skontyngentowanych w „Gaceta de Madrid" z dnia 12 bm. ukazał się dodatkowy Dekret, mocą którego z dniem ogłoszenia została powołana do życia t. zw. „Inspekcja Kontyngentów".

Inspekcja ta, podlegająca bezpośrednio Podsekretarzowi Stanu Ministerstwa Przemysłu i Handlu i składająca się wyłącznie z urzędników Ministerstwa, ma na celu śledzenie i tępienie operacyj uznanych za nielegalne i szkodliwe dla dobra interesu ogólnego, a w szczególności:

a) badanie i sprawdzanie wszelkich niedokładności, jakie ewentualnie zostaną wykryte w dokumentach przedkładanych instytucjom powołanym do administrowania kontyngentami;

b) śledzenie i ściganie kupna sprzedaży, cesji, lub handlu pozwoleniami przywozu, nieodpowiadających normom przewidzianym odnośnemi przepisami;

c) śledzenie i ściganie fałszerstw, względnie spekulacji towarami skontyngentowanemi;

d) śledzenie kształtowania się cen towarów skontyngentowanych;

e) wypełnianie wszelkich poruczeń, jakie ewentualnie może inspekcja ta otrzymać od Ministerstwa Przemysłu i Handlu w odniesieniu do kontyngentów importowych.

Na wypadek uchybień, niezależnie od tego czy zostały one wykryte przez Inspekcję, U-

rzędy Celne, czy też osoby prywatne, Generalna Dyrekcja Handlu i Polityki Celnej przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu wyznaczy specjalnego urzędnika celem przeprowadzenia dochodzeń z urzędu, przyczem zakończenie tych dochodzeń winno nastąpić w maksymalnym terminie 15 dni. Wynik przeprowadzonych dochodzeń winien być zakomunikowany zainteresowanemu, poczem wraz z odnośnem wyjaśnieniem stawianych mu zarzutów i wnioskiem, ma być przedłożony do dalszego rozpatrzenia specjalnej Radzie, pod przewodnictwem Generalnego Dyrektora Handlu i Polityki Celnej.

Celem ułatwienia prac Inspekcji, importerzy hurtownicy, oraz kupcy mają obowiązek prowadzenia ksiąg magazynowych oraz handlowych, w których winny figurować szczegóły odnoszące się do cen zakupu i sprzedaży towarów skontyngentowanych.

Minister Przemysłu i Handlu został upoważniony do opracowania i wydania rozporządzenia wykonawczego.

WARUNKI IMPORTU SERÓW DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

Import serów do USA. jest skoncentrowany w ręku kilku firm importowych w New Yorku.

Firmy te importowany towar rozdzielają przy pomocy dużego aparatu dystrybucyjnego, własnego jak i przez brokerów-specjalistów. Firmy te mają możność wprowadzenia nowych artykułów, wpływając na całą branżę w kierunku popularyzacji serów mniej znanych. Naogół specjalizują się one jednak w produktach pewnych krajów i wstrzymują często ze sprowadzaniem nowych.

Wprowadzenie do U. S. A. serów polskich i zainteresowanie większych firm importem z Polski wymaga koncentracji sprzedaży w rękach jednej poważnej firmy, lub najwyżej kilku, oraz w miarę możności wytworzenia odrębnego typu (w sensie nazwy opakowania, aby ser polski stał się bardziej atrakcyjnym i nowością do pewnego stopnia. W przeciwnym razie rynek i bardzo ostra konkurencja zepchną go do klasy niskiej i taniej, co spowoduje nieopłacalność importu.

O bliższe informacje co do możliwości zbytu, organizacji eksportu, wysyłania próbek itp. winni eksporterzy polscy zwracać się do P. I. E.

Godnym uwagi jest fakt, że zbytem serów w Ameryce zainteresowała się ostatnio Rosja Sowiecka. Wybrano sery odporne, odpowiednie na daleki transport zamorski, poczem w Rosji zostaną przeprowadzone próby i badania dla ustalenia typów i gatunków sera, nadających się do eksportu z Rosji do Ameryki. Powyższe potwierdza dążenie Rosji do standaryzacji swego eksportu i dostosowania do wymagań zagranicy, co odnosi się do szeregu produktów, m. in. np. do grzybów suszonych.

Na podstawie dotychczas nadsyłanych próbek należy nadmienić, że przy eksporcie na rynek amerykański sery polskie porcjowe winny mieć inną wagę. Sery porcjowe winny być pakowane po 6 kawałków razem 6 uncji, podobnież jak inne sery, finlandzkie, łotewskie etc. Waga 200 gr. dotąd stosowana przez eksporterów polskich równa się około 7.5 uncjom i ser polski musi m. in. z tego powodu kalkulować się drożej od równych 6-ciu uncji innych krajów. Ser szwajcarski jest pakowany w paczki 6 i 8 uncji, ale jest droższy i bardzo znany. Ze względu na konkurencję zagraniczną gatunek serów importowanych z Polski musi być wysoki, by wzbudzały one zainteresowanie odbiorców amerykańskich w ogólności, a nie tylko ludności pochodzenia polskiego. Opracowywanie rynku musi być racjonalne z uwzględnieniem wymagań rynku i ostrej konkurencji i winno iść w kierunku utrzymania lub podnoszenia jakości towaru.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 MAJA DO 7 CZERWCA 1936 R.

BUŁGARJA. Rada Ministrów wydała zarządzenie z dnia 29. 5. 36 w sprawie upoważnienia Bułg. Banku Narodowego do ustalenia górnej granicy premij walutowych przy prywatnych tranzakcjach kompensacyjnych. Bank kupuje dewizy pochodzące z wywozu według ustalonego wymiaru premji kompensacyjnej, a następnie sprzedaje je firmom importującym według określonej przez siebie premji.

Na wolnej liście celnej artykułów zwolnionych dla t. zw. uprzywilejowanych przemysłów został umieszczony bezwodny chlorek wapniowy.

ESTONJA. Dekret z 27 maja br. upoważnia Ministra Gospodarki do obniżenia o 50% cła na surowe skóry fokowe, oraz obniża cła na rezerwuary przeznaczone dla fabryk wyrabiających soki owocowe oraz na grzejniki elektryczne i takież chłodnie szafkowe.

FRANCJA. W myśl rozporządzenia z dnia 17. 5. 36 import mięsa baraniego do Francji z wszystkich krajów możliwy jest tylko w formie przywozu całych sztuk bitych baranów.

Opłata kontyngentowa od jaj obowiązuje z dn. 16 ub. m. w wysokości ustalonej przed czasową obniżką ustanowioną w marcu br.

Dekret z 26. ub m. wprowadza zmianę cła na aparaty i niektóre przybory fotograficzne, jednocześnie zaś znosi ograniczenia przywozowe względem tych artykułów.

HISZPANJA. W dniu 30. ub. m. weszły w życie dodatki do ceł w wysokości od 5% do 20% obowiązujących stawek. Dodatki te wprowadzone jako środek obrony waluty obejmują prawie wszystkie pozy-

cje taryfy celnej dotyczące główniejszych artykułów importu.

HOLANDJA. Z dniem 15 maja rb. zniesione zostało zarządzenie wprowadzające skontyngentowanie wwozu kawy do Holandji.

W związku z ostatnim układem polsko-holenderskim Państwowy Instytut Eksportowy zwraca uwagę, że podział kontyngentów umownych, wynikających ze wspomnianego porozumienia, dokonywany jest w sposób następujący. Pierwszeństwo w uzyskiwaniu przydziału kontyngentu umownego posiadają ci importerzy, którzy dokonywali przywozu danego artykułu z Polski w latach bazowych (przyjętych za podstawę przy obliczaniu kontyngentów autonomicznych). W wypadkach, gdy obecny kontyngent umowny przewyższa kontyngent autonomiczny, z jakiego Polska uprzednio korzystała, przydziały uzyskiwane przez poszczególnych importerów ulegają automatycznemu powiększeniu, proporcjonalnie do uzyskanej podwyżki całkowitej. Kwoty przydziału kontyngentów, niewykorzystane w jednym kwartale, powiększają kwoty przydziałów na kwartał następny. Jak wiadomo, pozwolenia importowe wydawane są w Holandji z ważnością na kwartał kalendarzowy.

Firmy nowozałożone względnie takie firmy, które w latach bazowych nie importowały, korzystają tylko w 15—20% z globalnej kwoty kontyngentu umownego przysługującego Polsce. Przydział kontyngentu dla firm takich, t. j. „nieuprzywilejowanych" może być powiększony tylko w tym wypadku, gdy okaże się brak zainteresowania przywozem ze strony firm „uprzywilejowanych" (t. j. importujących w latach bazowych).

IRAK. Ogłoszona została 7 maja nowa ustawa celna, w myśl której w dniu 22 maja weszła w życie jednocześnie z nią ustanowiona nowa taryfa.

IRLANDJA. Dnia 13 maja weszły w życie b. liczne zmiany celne głównie w postaci nowych stawek celnych mających zapewnić rozbudowę miejscowego przemysłu.

Z dniem 1 sierpnia ulegnie obniżeniu cło na cukier, melasę, glukozę i sacharynę oraz na artykuły wyrabiane z powyższych środków słodzących lub zawierające takie środki.

KANADA. Przepisy o zastosowaniu ceł specjalnych i dumpingowych uległy zmianom przez dodanie nowych postanowień.

ŁOTWA. Z dn. 15. ub. m. weszły w życie zmiany cła na jarzyny, forniery nieklejone, naturalny jedwab surowy oraz na przędzę jedwabną naturalną i sztuczną.

LUKSEMBURG. Rozporządzenie z 20 kwietnia uzależnia od zezwolenia wwóz następujących artykułów: ziemniaki (okresowo), jaja (okresowo), jabłka (okresowo), bydło rogate żywe i w postaci mięsa świeżego, zboża wszelkie i przetwory zbożowe, oraz chleb.

NIEMCY. Zgodnie z ostatnio wydanemi przepisami Centrali Dewiz została zniesiona możność wolnego przekazywania zagranicę kwot do wysokości 10 RM. Wypłaty zagranicę do tej wysokości mogą mieć miejsce odtąd tylko w tym wypadku, o ile osoba dokonująca przekazu wypełni odpowiednie „Devisenrechtliche Erklärung", stwierdzając, że wypłata następuje z jej własnych środków i że nie służy żadnym celom zabronionym w myśl przepisów wymienionych na formularzu oświadczenia. Pozatem nadawca musi podać w oświadczeniu cel zapłaty. Podpisane oświadczenie musi być przedłożone łącznie z paszportem.

PORTUGALJA. Dekret z 15 ub. m. zmienia stawki celne na pompy, sieci rybackie, oraz na niektóre wyroby szmuklerskie.

RUMUNJA. Rozporządzenie z 30. ub. m. znosi ograniczenia kontyngentowe na surowce zawarte w 9 pozycjach taryfy celnej, a między innemi na bawełnę, jutę, kauczuk, kaolin, cynę, cynk i miedź. Jednocześnie opłata kontyngentowa od ultramaryny została podwyższona.

STANY ZJEDNOCZONE. Został wzbroniony wwóz szynek z kością z krajów, w których występuje zaraza racic i pyska.

Trybunał Celny orzekł, że towary wolne od cła podlegają opłatom importowym ustanowionym ustawą skarbową z 1932 r.

Ukazały się także orzeczenia taryfikacyjne Trybunału Celnego w sprawie clenia guzików drewnianych podobnych do beczek, naczyń i opakowań, przyborów dla palaczy, szpulek fotograficznych, grafitu do ołówków mechanicznych, papieru nieprzetłuszczalnego, tkaniny jedwabnej, „jacquard'owej" oraz katalogów.

Senat zwrócił się do Tariff Comission o zbadanie możliwości podwyższenia cła na dziane rękawiczki wełniane.

SZWAJCARJA. Rada Związkowa wydała 18 maja kilkanaście wyjaśnień w sprawie taryfikacji artykułów przemysłowych.

SZWECJA. Ustanowiona została 7 ub. m. nowa pozycja taryfy celnej, obejmująca impregnowane tkaniny pokrowcowe z juty.

TUNIS. Dn. 19 maja ogłoszone zostały w miejscowym dzienniku urzędowym, jako obowiązującym na obszarze Tunisu, dekrety francuskie, dotyczące zmian cła na aksamit bawełniany, tkaniny bawełniane, niciane, ziemniaki, mąkę ziemniaczaną i na daktyle, oraz dotyczące dodatku walutowego w stosunkach z Anglją i jej kolonjami.

TURCJA. Według ostatnich zarządzeń zniesiony został przepis o możliwości przekazywania zagranicę przez cudzoziemców zatrudnionych w Turcji kwoty do 50 funtów tureckich.

WĘGRY. Na podstawie rozporządzenia z 16 ub. m. kilkanaście artykułów przemysłowych zostało całkowi-

cie lub częściowo zwolnionych od cła przy zachowaniu specjalnej kontroli i warunków. Jednocześnie brzmienie kilku pozycyj taryfy celnej uległo zmianie (m. in. wyroby ze srebra, części broni palnej, wyroby z blachy żelaznej etc.)

WIELKA BRYTANJA. Z dniem 28 ub. m. cło na ościnę zostało obniżone do 10% ad val.

W. BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. **Rodezja Południowa.** W myśl obwieszczenia z 24 kwietnia przybory (rury szklane i porcelanowe, bakelit itp.) do rur neonowych korzystać będą z ulg celnych.

WŁOCHY. Dekretem król. z 16 kwietna br. ustalone zostały wysokości zwrotu opłat celnych od bawełny surowej użytej do fabrykacji wyrobów przy ich wywozie zagranicę, począwszy od 1 marca 1936 r.

Wynoszą one od kwintala:

lir. 195,— przy eksporcie waty i czesanki bawełnianej oraz bawełny sterylizowanej;

lir. 215,— przy eksporcie przędzy bawełnianej;

lir. 218,— przy eksporcie tkanin bawełnianych.

Dekretem ministerjalnym z 28 kwietnia br. instytucja prawa publicznego: (Il Monte dei Paschi di Siena) upoważniona została do występowania jako ajencja Banku Włoskiego w zakresie czynności związanych z cesją środków płatniczych pochodzących z eksportu i z handlem wszelkiemi środkami służącemi do zapłat zagranicznych w myśl dekretu z dn. 8. 12. 1934 r.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma czeska, zakupująca dla amerykańskich fabryk obuwia skóry wierzchnie i spodnie, pragnie importować z Polski czarne i kolorowe skóry „boxcalf" w dużych ilościach. P/14366/58/M.

Firma połudn.-afryk. interesuje się importem skór cielęcych, owczych, imitacji gadów, zamszowych i t. d. P/14341/64/M.

Firma chińska pragnie nawiązać kontakt handlowy z eksporterami polskimi tkanin bawełnianych wełnianych różnych, paltowych, koców wełnianych i bawełnianych, trykotaży, chustek do nosa, skór i artykułów skórzanych. P/15096/3J/M.

Firma austrjacka interesuje się używanemi ubraniami w celach reeksportu do Afryki Zachodniej w dużych ilościach. P/15199/64/M.

Firma marokańska poszukuje dostawców kajaków z gumy. P/14626/59/Sz.

Firma argentyńska nawiąże kontakt z polską fabryką papierośnic i puderniczek. P/15146/64/Sz.

Firma amerykańska poszukuje dostawców wyrobów ze srebra. P/13678/59/Sz.

Istnieje zapotrzebowanie na cukierki — raczki w Singapore. P/14806/60/Sz.

Firmy kanadyjskie pragną importować wiklinę. Adresy w Państwowym Instytucie Eksportowym. — P/14670/49/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

BADANIE I OCENA KSIĄG HANDLOWYCH.

W praktyce władz skarbowych, w związku z badaniem i oceną ksiąg handlowych, nastręczają się zagadnienia, które ze względu na swój specjalny charakter nie znajdują oparcia w ramowych postanowieniach ustawodawstwa handlowego i doprowadzają w konsekwencji do nieporozumień między płatnikami, a władzami skarbowemi.

Na życzenie naszej Izby Przem. Handlowej, Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu nadesłał opinję następującą:

1) Należy delegować tylko rewidentów, posiadających dostateczną wiedzę ogólną i zawodową.

2) Powinni oni wyzbyć się tendencji wyszukiwania pozycyj, nie stanowiących dochodu lub nieusprawiedliwionych (w ich mniemaniu) wydatków lecz starać się na podstawie materjału (księgi i dokumenty) ustalić faktycznie przez płatnika osiągnięty rezultat. Inne pobudki, wynikające ze specjalnej polityki ich przełożonych (statystyki, wykazujące ile który rewident „nadrobił" zysków poza wykazanemi przez płatników i t. p.) powinny być wyeliminowane.

Częstokroć rewident skarbowy wnosi do protokółu nieraz tylko jedną pozycję, wydającą mu się podejrzaną, która w konsekwencji nie może mieć żadnego znaczenia, ale wyeliminowanie tej pozycji z toku wymiarowego lub odwoławczego wymaga opisywania całych tomów wyjaśnień, sporządzania sążnistych zestawień cyfrowych i td.

3) Należy usunąć zbyt rygorystyczne badanie i klasyfikowanie księgowości przez rewidentów skarbowych, a w szczególności — w razie stwierdzenia usterek w księgowości, płatnik winien mieć pozostawiony pewien

czasokres dla skorygowania usterek, a nie należy dla błahych nieraz usterek odrzucać jego ksiąg a limine. Dyskwalifikować księgi należy tylko w wypadkach udowodnionej złej woli.

4) Zasadniczo należy dążyć do tego, ażeby księgi, prowadzone przez odpowiedzialnych fachowców, były przyjmowane za miarodajne do wymiarów podatkowych. (Z tem łączy się konieczność wydania ustawy o zawodzie księgowego.)

STRATA WSKUTEK KRADZIEŻY A PODATEK DOCHODOWY.

Aczkolwiek strata poniesiona przez podatnika wskutek kradzieży, jako dotykająca wyłącznie substancji majątkowej źródła dochodu, nie podlega potrąceniu z dochodu podatnika, to jednak ustawa o podatku dochodowym przewiduje, że w razie nadzwyczajnych okoliczności, stwierdzających pozbawienie danego źródła dochodu, władza skarbowa może podatek zmniejszyć. Rozporządzenie wykonawcze do ustawy o podatku dochodowym przewiduje, że na nadzwyczajne wydarzenia względnie nieszczęśliwe okoliczności, które uzasadniają zastosowanie przepisów o zmniejszeniu podatku dochodowego, podatnicy, którzy zostali okradzeni, powinni się starać o zniżenie podatku dochodowego należy uważać m. in. kradzież. Dlatego też nie w trybie odliczenia strat od dochodu, lecz w trybie specjalnego podania, które składać należy władzy wymiarowej pierwszej instancji, przyczem w podaniu tem należy dokładnie opisać stan faktyczny i okoliczności w jakich nastąpiła kradzież, wykazać powstałe z tego tytułu straty i prosić o obniżenie podatku. Podanie takie winno być złożone do końca tego roku podatkowego, w którym nastąpiła kradzież. Później wnoszone podania mogą być uwzględnione, ale dopiero przy wymiarze podatku za następny rok podatkowy.

KOSZTY PRYWATNEGO DYSKONTA A PODATEK DOCHODOWY.

Jeszcze w roku 1934 w wyroku z dnia 17 października 1934 L. Rej. 622/32 Najwyższy Trybunał Administracyjny wypowiedział tezę, że podatnicy podlegający opodatkowaniu podatkiem dochodowym, na podstawie art. 21 ustawy o podatku dochodowym (osoby prawne), mogą odliczać od dochodu sumy zapłaconego prywatnego dyskonta, nawet wówczas jeżeli nie ujawniają nazwisk prywatnych dyskonterów.

Analogiczna sprawa oparła się o Najwyższy Trybunał Administracyjny w odniesieniu do podatnika, który nie był osobą prawną, lecz kupcem jednoosobowym. Najwyższy Trybunał Administracyjny w wyroku z dnia 22 października 1935 r. L. Rej. 2674/32 wyjaśnił, że zasada przyjęta w stosunku do osób prawnych ma zastosowanie również w odniesieniu do wszystkich innych podatników i że samo niepodanie nazwisk prywatnych dyskonterów przez kupca prowadzącego prawidłowe księgi handlowe, nie uzasadnia samo przez się liczenia kosztów tego dyskonta do dochodu podatkowego.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

POCIĄGI POPULARNE NA „ŚWIĘTO MORZA“ DO GDYNI.

W związku z uroczystościami „Święta Morza“ w Gdyni i z poprzedzającym je „Tygodniem Morskim“ na wybrzeżu — zorganizowano szereg pociągów popularnych do Gdyni, z terenu całej Polski. Organizacją zajmuje się Liga Popierania Turystyki w porozumieniu z Ligą Morską i Kolonjalną, przy poparciu Polskich Kolei Państwowych.

Pociągi popularne wyruszą z niżej wymienionych stacyj odjazdowych, w poniższych terminach: obok podajemy cenę biletu (przejazd do Gdyni ze zniżką 50%, — powrót bezpłatnie):

Specjalne bilety do tych pociągów (zwane „kartami kontrolnemi“) — są do nabycia w kasach kolejowych oraz w biurach podróży „Orbis“ i „Wagons Lits-Cook“, a także w Okręgach i Oddziałach Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Na podstawie powyższych kart kontrolnych, przysługuje osobom, zamieszkałym w promieniu 150 km. od jednej z wymienio-

Stacja odjazdu	Odjazd dnia	Odjazd o godz.	Ilość dni pobytu w Gdyni	Cena zł
W-wa Gł. przez Toruń .	26. VI.	20,20	3	13,30
W-wa Gł. przez Toruń .	27. VI.	20,33	3	13,30
Brześć Centr.	26. VI.	14,45	3	13,80
Bydgoszcz	27. VI.	0,24	4	5,80
Gdańsk Hptb.	29. VI.	8,52	1	0,80
Grudziądz	28. VI.		3	4,90
Katowice I	25. VI.	16,45	4	15,70
Katowice II	25. VI.	18,10	4	15,70
Katowice	26. VI.	18,10	4	15,70
Katowice	27. VI.	18,10	3	15,60
Kraków	26. VI.	14,55	3	16,50
Lublin	27. VI.	14,56	4	13,70
Lwów	27. VI.	13,02	3	18,—
Łódź Kaliska	27. VI.	21,20	3	12,10
Poznań	27. VI.	22,15	2	9,20
Sierpc	19. VI.	18,05	2	12,—
Toruń	27. VI.	23,27	2	6,70
Wilno	26. VI.	16,55	3	16,70
Włocławek	20. VI.	24,00	2	7,70

nych stacyj odjazdowych, prawo dojazdu do odnośnego pociągu popularnego, względnie prawo powrotu — ze zniżką 50% normalnej ceny biletu.

Niezależnie od pociągów popularnych, przewidziane są indywidualne karty kontrolne, ważne na dowolne pociągi. Karty te, w ilości 25 tysięcy, są rozesłane na teren całej Polski i nabyć je można w wymienionych biurach podróży oraz w Okręgach i Oddziałach Ligi Morskiej i Kolonjalnej — Cena karty indywidualnej wynosi za przejazd do Gdyni — 66% normalnej ceny biletu; powrót bezpłatnie.

Oddziały Ligi Morskiej i Kolonjalnej pragnące zamówić cały pociąg popularny lub zapewnić miejsca dla zorganizowanych przez siebie grup wycieczkowych, — winne wcześniej zgłaszać się z zamówieniami do swych Okręgów.

W wypadku zebrania się większej ilości kandydatów na zjazd świętomorski, przewidziane jest uruchomienie pociągów dodatkowych, z tem jednak, że zgłoszenia wpłyną nie później, niż w dniu 17 czerwca.

Wszelkie inne organizacje i stowarzyszenia uzyskają te same ułatwienia — po zgłoszeniu się do jednej z Delegatur Ligi Popierania Turystyki, właściwej terytorjalnie dla danej miejscowości. Delegatury te mieszczą się w gmachach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych — w miejscowościach następujących:

1) WARSZAWA — ul. Targowa 74, tel. 10-13-87; 2) KATOWICE, ul. Dyrekcyjna 1, tel. 329-01; 3) KRAKÓW, pl. Matejki 12, tel. 139-36; 4) LWÓW, ul. Zygmuntowska 1, tel. 101-00; 5) POZNAŃ, Wały Zygmunta Starego, tel. 55-19; 6) RADOM, ul. Piłsudskiego 10, tel. 35-00; 7) TORUŃ, pl. Teatralny 2, tel. 11-12; 8) WILNO, ul. Słowackiego 14, tel. 2-19.

Na życzenie organizatorów grup lub pociągów, Delegatury Ligi Popierania Turystyki mogą dołączyć do kart kontrolnych standartowe świadczenia ogólnie wiążące, w cenie 4 zł. 70 gr., a obejmujące: 1) wycieczkę statkiem z Gdyni na Hel i spowrotem; — 2) zwiedzanie portu gdyńskiego motorówką; — 3) zwiedzanie Gdyni z przewodnikiem: — 4) nocleg w kwaterach zbiorowych; każdy następny nocleg zł. 1.20.

Uczestnicy wycieczek już w czasie przejazdu pociągu będą podzieleni na grupy przez rozdanie kolorowych odznak, które należy nosić na widocznem miejscu przez cały czas pobytu.

Obsługę turystów, przybywających do Gdyni, przeprowadza miejscowy Oddział P. B. P. „Orbis" (kiosk informacyjny obok dworca), gdzie należy się zgłaszać natychmiast po przybyciu. Opiekę nad turystami w Gdyni sprawuje Komisarjat Rządu m. Gdyni.

Po szczegółowe prospekty, oraz bliższe informacje należy zgłaszać się do Ligi Popierania Turystyki. Oddziały Ligi Morskiej i Kolonjalnej winne zgłaszać się do swych Okręgów. (LIGMOR).

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

FIŃSKO - ESTOŃSKA WYPRAWA ISLANDZKA.

W drugim tygodniu czerwca byliśmy znów w Gdyni świadkami przesunięcia się przez nasz port fińsko-estońskiej flotyli rybackiej dla islandzkich połowów, tym razem złożonej już z dziewięciu statków, w tem czterech fińskich i pięciu estońskich.

Zeszłoroczne nikłe połowy śledzi przy brzegach Islandji nie zdołały powstrzymać systematycznego rozwoju tego przedsiębiorstwa, traktowanego w obu krajach jako sprawę państwowego, narodowego znaczenia. Jeszcze przedtem przedsiębiorstwo otrzymało niemniej poważny cios w postaci nieudanych wyników początkowo pionierskiego solenia. Już trzeci rok jednak w dużym składzie, po uprzednich mniejszych próbach flotyla wyjeżdża na wody Islandji, z coraz większem doświadczeniem i można dziś już z całą pewnością zaliczyć Finlandję i Estonję do państw biorących stały udział w letnich połowach islandzkich.

Cała flotyla już trzeci rok systematycznie bunkruje w Gdyni. W pierwszym roku przybyły trzy statki, mające na pokładzie kutry pomocnicze. W drugim przybyło już 6 statków, w tem 3 pomocnicze, mniejsze, w trzecim 9, wtem 2 statki macierzyste — solarnie śledzi, 2 średniej wielkości i 5 mniejszych, nie licząc kutrów i łodzi do połowów, podnoszonych jak na większych, tak i na mniejszych statkach. Kutry zresztą, pierwotnie stosowane, zostały zastąpione łodziami i zamiast kutrów większych występują mniejsze parowce.

Flotyla fińska ma jako statek macierzysty parowiec „Petsamo" o nośności 6.500 t. DW, zawierający w samej nazwie program na przyszłość. Petsamo, korytarz fiński pomiędzy Norwegją a związkiem Sowieckim, dotąd mało jeszcze wykorzystany, wyprowadza Finlandję na niezamarzające wody morza Lodowatego, ogrzewanego w okolicy przylądka Północnego wodami prądu Zatokowego, Gulfstromu. Z tytułu posiadania korytarza Pet-

samo Finlandja tembardziej się czuje powołaną do uprawiania połowów na wodach dalekiej oceanicznej północy.

Drugi statek fiński — to „Astraea“, użyty już w poprzednich latach jako główny statek łącznikowy, o nośności 1200 ton, pozostałe — „Kalapoika“, („rybny chłopiec“) 220 t. DW i „Kalatytto“ („rybna dziewczyna“) 180 t. DW jako statki do trawlowania i prowadzenia łodzi.

Macierzystym statkiem flotyli estońskiej pozostał „Eestirand“ (nośność 7300 t. DW) czyli „estoński brzeg“, pomocniczemi i trałowemi statkami są: „Pohjarand“ („północny brzeg“) o nośności 950 t. DW, „Harjurand“ („brzeg okręgu Harjumaa“) 330 t., „Läänerand“ („zachodni brzeg“) 290 t. i „Virurand“ („brzeg okręgu Virumaa“).

Statki macierzyste, służące jako solarnie, mają pokłady tylne do połowy wysokości komina załadowane beczkami. Zamiast łodzi ratunkowych na żórawikach wiszą łodzie rybołówcze, wychylone nazewnątrz dla braku miejsca na pokładzie.

Rokrocznie w obu ekspedycjach bierze udział po kilkudziesiąt solarek, prócz personelu męskiego zatrudnionego przy soleniu śledzi. Proporcjonalnie do ilości ludności udział Estonji w wyprawie jest poważniejszy od udziału Finlandji. Wyprawy te ostatecznie pokryć mają prawie całe zapotrzebowanie Estonji na śledzie solone. Finlandja jako zamożniejsza nie stawia swej wyprawie tak wielkiego zadania.

Połowy fińsko - estońskie na wodach Islandji zasługują ze wszech miar na uwagę, dowodząc że kraje położone daleko na wschodnim Bałtyku mogą brać skuteczny i uwieńczony pomyślnością udział w ogólnoeuropejskich połowach sezonowych na wodach Islandji, dotad przez kraje wewnętrznego Bałtyku nie uprawianych.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	23. 6.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	24. 6.
s/s CAPELLA*	30. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	1. 7.
—		**1) Turku, Yxpila, Oulu 2) Mäntyluoto, Wasa, Kemi** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s PITEA s/s CHRISTIAN RUSS	19. 6. 20. 6.
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	23. 6.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	24. 6.
s/s CAPELLA*	30. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	1. 7.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kilaczycki)* co 2 tygodnie	s/s KODUMAA	24. 6.
		Tallinn		
s/s HALFDAN	27. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	28. 6.
s/s MAGNUS	11. 7.	co 2 — 3 tygodnie	s/s MAGNUS	12. 7
		ŁOTWA		
		Ryga		
s/s LEANDER* (via Bremen)	22. 6.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s LEANDER*	22. 6.
		Ryga		
s/s HALFDAN	27. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	28. 6.
s/s MAGNUS	11. 7.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	12. 7.
		Ryga — Liepaja		
s/s ANNA GRETA	21. 6. 5. 7.	*(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	24. 6. 8. 7.
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	21. 6. 5. 7.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	24. 6. 8. 7.
s/s MARIEHOLM*	25. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	26. 6.
s/s MARIEHOLM*	4. 7.	co 8 dni	s/s MARIEHOLM*	6. 7.
s/s HALFDAN	27. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	28. 6.
s/s MAGNUS	11. 7.	co 2 tygodnie	s/s MAGNUS	12. 7.
		SZWECJA		
s/s TORA	28. 6.	**Stockholm — Norrköping** *(Żegluga Polska, S. A.)* co 14 dni	s/s TORA	1. 7.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	25. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	26. 6.
s/s MARIEHOLM*	4. 7.	co 10 dni	s/s MARIEHOLM*	6. 7.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	22. 6. 6. 7.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	25. 6. 7. 7.
s/s BLENDA	29. 6. 13. 7.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s BLENDA	1. 7. 15. 7.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s LUDWIG s/s EGON	22. 6. 29. 6.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s LUDWIG s/s EGON	22. 6. 29. 6.
		NIEMCY		
s/s HEL s/s TCZEW s/s ALBERT	19. 6. 23. 6. 27. 6.	**Hamburg** *(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	s/s HEL s/s TCZEW s/s ALBERT	20. 6. 23. 6. 27. 6.
s/s LEANDER*	22. 6.	**Bremen** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s LEANDER* (via Ryga)	22. 6.
		DANJA		
s/s SLEIPNER	24. 6. 1. 7.	**Kopenhaga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s SLEIPNER	25. 6. 2. 7.
m/s ERNA	29. 6. 13. 7.	**Odense — Aarhus** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	29. 6. 13. 7.
		NORWEGJA		
s/s BALZAC m/s BATAVIA	22. 6. 29. 6.	**Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	s/s BALZAC m/s BATAVIA	22. 6. 29. 6.
s/s JAEDEREN	30. 6.	**Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s URSA s/s JAEDEREN	22. 6. 6. 7.
		WYSPY BRYTYJSKIE		
s/s BALTROVER* s/s LECH*	24. 6. 1. 7.	**Londyn** *(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie *(Pol. Zjedn. Korp. Baltycka)* co 2 tygodnie	s/s BALTROVER* s/s LECH*	25. 6. 2. 7.
s/s LWÓW* s/s LUBLIN*	25. 6. 2. 7.	**Hull** *(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co tydzień	s/s LWÓW* s/s LUBLIN*	25. 6. 2. 7.
s/s KATHOLM s/s HINDSHOLM	24. 6. 3. 7.	**Manchester/Liverpool** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	s/s KATHOLM s/s HINDSHOLM	25. 6. 4. 7.
s/s HELDER STATEK	20. 6. 27. 6.	**Leith/Grangemouth** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	s/s HELDER STATEK	20. 6. 27. 6.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Bristol		
s/s STÖR lub subst.	30. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co miesiąc	s/s STÖR lub subst.	30. 6.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s VESTA lub subst.	20. 6.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s VESTA lub subst.	20. 6.
s/s FAUNA lub subst.	27. 6.	co tydzień	s/s FAUNA lub subst.	27. 6.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	23. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	24. 6.
s/s PUCK	30. 6.	co tydzień	s/s PUCK	1. 7.
		(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)		
s/s ANDROMEDA lub subst.	22. 6.	1—2 razy w tygodniu	s/s ANDROMEDA lub subst.	22. 6.
s/s BUSSARD	18. 6.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	18. 5.
s/s CONDOR	22. 6.	co 10—11 dni	s/s CONDOR	22. 6.
s/s BUTT	29. 6.		s/s BUTT	29. 6.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	20. 6.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	22. 6.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	23. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	24. 6.
s/s HEL	30. 6.	co tydzień	s/s HEL	1. 7.
s/s BUSSARD	18. 6.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	18. 6.
s/s CONDOR	22. 6.	co 10—11 dni	s/s CONDOR	22. 6.
s/s BUTT	29. 6.		s/s BUTT	29. 6.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	—	
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	16. 6.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	19. 6.
	30. 6.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		3. 7.
		co 2 tygodnie		
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s HALFDAN	27. 6.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HALFDAN	28. 6.
s/s MAGNUS	11. 7.	co 2 tygodnie	s/s MAGNUS	12. 7.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s PORTO	18. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s PORTO	18. 6.
s/s AUG. SCHULTZE	4. 7.	co 2 tygodnie	s/s AUG. SCHULTZE	4. 7.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
s/s ALBANIA	21. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s CAPRI	25. 6.
m/s SCANIA	19/22. 6.	co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres		
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
m/s MAROCCO	13. 7.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*		
m/s TUNIS	30. 7.	co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
		Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa		
m/s VIKINGLAND	1. 7.			
m/s NORDLAND	17. 7.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)*	m/s VIKINGLAND	2. 7.
m/s HEMLAND	1. 8.	co 1—2 tygodnie	m/s ERLAND	14. 7.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie		
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki		
s/s SARMACJA	17. 6.	*(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)*	s/s SARMACJA	24/27. 6.
m/s LEWANT	20/21. 7.	co 3 tygodni	m/s LEWANT	21. 7.
		B. Porty dalsze		
		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s SAGAPORACK*	19. 6.		s/s ARGOSY*	18. 6.
s/s MINNEQUA*	25. 6.	*(American Scantic Line)*	s/s SCANPENN*	25. 6.
		co tydzień	s/s SAGAPORACK*	2. 7.
		New York — Halifax		
m/s PIŁSUDSKI*	25. 6.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s PIŁSUDSKI*	26. 6.
m/s BATORY*	10. 7.	co 2—4 tygodnie	m/s BATORY*	22. 7.
m/s PIŁSUDSKI*	17. 7.		m/s PIŁSUDSKI*	11. 8.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s PORTO	18. 6.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s PORTO	18. 6.
s/s AUG. SCHULTZE	4. 7.	co 2 tygodnie	s/s AUG. SCHULTZE	4. 7.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN	19. 6.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN	24. 6.
m/s SAN FRANCISCO	22. 6.	co 3 tygodnie		
m/s SUECIA	9. 7.			
m/s SANTOS	24. 7.		s/s EQUATOR	20. 6.
s/s BORE VIII	15. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s BORE IX	6. 7.
s/s MERCATOR	23. 6	co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s PUŁASKI	22. 6. 25. 8. 25. 10.	*(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI	1. 7. 2. 9.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s KAAPAREN s/s SKAGEN	25. 6. 29. 6.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF CARDIFF s/s THESEUS s/s CITY OF WELLINGTON	27. 6. 18. 7. 8. 8.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY GULFU		
		Houston, Galveston, New Orleans		
m/s RYDBOHOLM m/s TORTUGAS m/s UDDEHOLM	24. 6. 3. 7. 11. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s VASAHOLM	22. 6.
s/s CITY OF OMAHA s/s CITY OF JOLIET	29. 6. 26. 7.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s CITY OF OMAHA	30. 6.
		Porty Australji		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

19 czerwca:

s/s SAGAPORACK lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, American Scantic Line.

m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN lin. z Buenos Aires, Santos, Rio tylko dla wyładowania, PAM.

m/s SCANIA lin. z portów zachodnio-śródziemnomorskich, tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s PITEA lin. po ładunek do Abo, Yxpila, Oulu, Lenczat.

s/s HEDSTROMMEN po węgiel, PAM.

s/s RAGNAR po węgiel, PAM.

20 czerwca:

s/s EQUATOR lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.

m/s WASHINGTON EXPRESS „Fruit Line" dla wyładowania amerykańskich pomarańcz, Bergenske.

s/s HEL lin. z Hamburga zamiast Antwerpji, wobec strajku w Antwerpji, dla wyładowania, Żegluga Polska.

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu z bananami tylko dla wyładowania, Lenczat.

s/s CHRISTIAN RUSS lin. po ładunek do Mäntyluoto, Wasa, Kemi, Lenczat.

s/s HELDER lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.

s/s TIIU po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s KJELL BILLNER po węgiel, Bergenske.
s/s JAN po węgiel, Bergenske.
s/s SYLVIA po węgiel, Bergenske.
s/s NORDBORG po drzewo, PAM.
s/s TRIO po węgiel, PAM.
s/s ELSE H. STINNES 15 po węgiel, PAM.
m/s FRIEDA HOEGE po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.

21 czerwca:

s/s BALTROVER lin. z Londynu tylko dla wyładowania, P. Z. K. B.

s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.

s/s ANNA GRETA lin. z Rygi, Liepaji, Kłajpedy, dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s ALBANIA lin. z portów zachodnio-śródziemnomorskich z pomarańczami, tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s HEBE ze złomem, Rummel & Burton.

22 czerwca:

s/s PUŁASKI lin. z Buenos Aires, Santos, Rio z pasażerami i towarami, Gdynia-Am. Lin. Żegl.

m/s SAN FRANCISCO lin. z Buenos Aires, Santos, Rio tylko dla wyładowania, PAM.

s/s URSA lin. zach. norweska tylko dla ładowania, Bergenske.

m/s BALZAC lin. wschodnio-norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.

m/s VASAHOLM lin. po ładunek do portów zatoki Meksykańskiej (Gulfu), Bergenske.

s/s IWAN lin. zach. szwedzka dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s LEANDER lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s ANDROMEDA lub substytut, lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s CONDOR lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s WIBORG lin. po ładunek do Rotterdamu, Wolff.

s/s LUDWIG lin. zach.-szwedzka dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.

ż/m KÄTHE JÜRGENSON ze złomem, Rummel & Burton.

m/s KONINGSDIEP po makuchy, Rothert & Kiłaczycki

23 czerwca:

m/s PIŁSUDSKI lin. z N. Yorku z pocztą, pasażerami i towarami, Gdynia-Amer. Lin. żeglugowe.

s/s MERCATOR lin. z Buenos Aires, Santos, Rio tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s SCANPENN lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji via Kopenhaga, Amer. Scantic Line.

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s BALTROVER lin. z Gdańska po pasażerów i towary do Londynu, Pol. Zjednocz. Korp. Bałt.

s/s LWÓW lin. z Gdańska po pasażerów i towary do Hull, Polbrit.

s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

24 czerwca:

s/s SARMACJA lin. po ładunek do portów Lewantu (również do Salonik) Rothert & Kiłaczycki.

m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, PAM.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s KATHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s KODUMAA lin. z Antwerpji po ładunek do Tallinna, Rothert & Kiłaczycki.

m/s RYDBOHOLM lin. z portów zatoki Meksykańskiej (Gulfu), tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s NEREUS lub substytut lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s DAGNY po węgiel, PAM.

s/s VALKYRIAN po węgiel, PAM.

25 czerwca:

m/s KAAPAREN lin. z portów południowej i zach. Afryki dla wyładowania, Bergenske.

s/s MARIEHOLM lin. z Kalmaru, Stockholmu, Kłajpedy dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s CAPRI lin. po ładunek do portów zachodnio-śródziemnomorskich, Bergenske.

s/s OREST lub substytut lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s AMELIA LAURO po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s LAURA LAURO po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s ENGLAND lub s/s SCOTIA po węgiel, PAM.

Przydział kontyngentów w Gdańsku dla firm polskich

Coraz częściej dochodzą nas wiadomości, że miarodajne czynniki gdańskie uprawiają specjalną politykę kontyngentową w stosunku do tych firm importowych, co do których mają wątpliwości o ich stałości w W. M. Gdańsku. Politykę tę stosuje Gdańsk szczególnie w odniesieniu do firm importowych czysto polskich względnie do takich przedsiębiorstw, w których większość kapitału zakładowego należy do obywateli polskich.

Gdańsk był do roku 1931 głównym ośrodkiem, w którym koncentrował się nasz handel importowy zamorski, szczególnie na towary wysokowartościowe. Dzięki specjalnie przychylnej polityce Rządu Polskiego, Gdańsk po wojnie światowej przeistoczył się z miasta o charakterze przemysłowym (zresztą rodzaj tego przemysłu poza pewnymi wyjątkami nie miał wiele wspólnego z ruchem portowym Gdańska) na ośrodek handlu zamorskiego na większą skalę. Ponieważ wysiłki naszej ekspansji gospodarczej zaraz w pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości szły w kierunku morskim, Gdańsk był do wyżej wymienionego terminu jedynem miastem atrakcyjnem dla osiedlenia się w niem wielkiego handlu zamorskiego Polski. To też już w 1920 r. zaczęły się osiedlać w Gdańsku firmy polskie, które stopniowo powiększały liczbę firm, zajmujących się handlem zagranicznym dla Polski. Po powstaniu jednak portu gdyńskiego atrakcyjność Gdańska dla osiedlenia się tam firm handlu zagranicznego zamorskiego zaczęła stopniowo maleć.

O ile do roku 1931 liczba firm importowych Gdańska stale wzrastała, to już w następnym roku zaczął się stopniowy odpływ tychże do Gdyni. Począwszy od roku 1932 do 1935 r. włącznie przeniosło z Gdańska do Gdyni swoje warsztaty pracy około 15 firm importowych. Czynniki gdańskie, widząc, że wpływ Gdańska na życie gospodarcze Polski o ile chodzi o import zaczął mocno maleć, szczególnie w ostatnim czasie, chwyciły się środka obrony utrzymania tego wpływu przy podziale kontyngentów przywozowych na towary reglamentowane. Mianowicie, mając od Rządu Polskiego zapewnione duże kontyngenty przywozowe na towary kolonjalne, ziarna kakaowe, tłuszcze jadalne, tłuszcze techniczne, ryby, maszyny do pisania i t. d. stara się niemi tak manipulować, żeby utrzymać nadal wpływ na życie gospodarcze Polski. Przy podziałach kontyngentów przywozowych uwzględniane są w Gdańsku w pierwszym rzędzie zapotrzebowania firm czysto gdańskich nawet w wypadkach, gdy firmy te przedtem nie trudniły się importem danego towaru. Resztę dopiero dzieli się pomiędzy firmy importowe polskie oraz takie, w których zaangażowany jest kapitał polski. O ile jakaś firma przeniosła lub ma zamiar przenieść część swoich warsztatów pracy do Gdyni, to taka firma wogóle ma wielkie trudności z otrzymaniem przydziału. Na skutek tego rodzaju polityki znalazły się w bardzo krytycznej sytuacji firmy kolonjalne, które przeniosły pewne działy pracy swych firm do Gdyni szczególnie na te towary, w których Gdańsk ma gros kontyngentu, jak kawa, herbata, korzenie i t. d. Firmy te są wprost bez wyjścia. W Gdańsku bowiem odebrano im przydziały, a w Gdyni znów przydziału nie mogą otrzymać dlatego, że kontyngenty gdyńskie na towary kolonjalne, ziarno kakaowe i tłuszcze są znikome i nie starczą nawet na częściowe pokrycie zapotrzebowania firm starych.

Kilkakrotnie pisaliśmy już na łamach naszego Biuletynu, że przyznane Gdańskowi kontyngenty przywozowe na niektóre towary są za wysokie i gospodarczo nieuzasadnione. Kontyngenty przywozowe, przyznane Gdańskowi, nie są kontyngentami wyłącznie dla rynku gdańskiego, lecz także dla rynku polskiego i z kontyngentów tych winne korzystać firmy polskie narówni z firmami czysto gdańskiemi. O ile czynniki gdańskie uważają, że podział kontyngentów przywozowych pomiędzy firmy importowe jest ich wewnętrzną sprawą i nikt nie ma prawa mieszać się do tej kwestji, to musimy im na to odpowiedzieć, że dla nas nie jest to jednak obojętnem. Mamy prawo domagać się w imieniu tych wszystkich firm, które przeniosły pewne działy swej pracy do Gdyni względnie zamierzają je przenieść, aby kontyngenty przywozowe i to przynajmniej ta część, która wykracza poza ramy konsumcji rynku gdańskiego, była dzielona pomiędzy wszystkich importerów bez względu na ich przekonanie polityczne i bez względu na to, czy dana firma ma charakter stałości na ternie Gdańska, czy nie. Chcemy współpracy z Gdańskiem w dziedzinie handlu zagranicznego i uznajemy, że stałe kupiectwo gdańskie musi mieć możność egzystencji, lecz gwarancja tejże nie może i nie powinna odbywać się kosztem tych firm, które przeniosły względnie zamierzają przenieść swoją działalność do Gdyni. Firmom handlowym musi być zagwarantowana swoboda ruchu w wyborze miejsca osiedle-

nia się. Ich udział zdobyty w kontyngentach przywozowych w razie przeniesienia się z Gdańska do Gdyni, winien iść w ślad za niemi. Inaczej bowiem firmy te narażone będą w nowym ośrodku na wegetację, co w konsekwencji pociągnie za sobą ich likwidację.

Ten stan rzeczy stałby w sprzeczności do zadań, które ma do wykonania Gdynia, jako port handlowy i ośrodek dystrybucyjny w zagranicznych obrotach Polski. To też zdaniem naszem Gdynia jako ten ośrodek powinna znaleźć większe uwzględnienie przy dysponowaniu kontyngentami wywozowemi, gdyż w obecnych warunkach rozwój naszego handlu zamorskiego zależy od dysponowania temi przydziałami.

Kronika

PODZIAŁ KONTYNGENTU KORZENI.

Zwracamy uwagę firm importowych, że podział kontyngentu na korzenie z Kolonij Angielskich i z Indyj Holenderskich na lipiec — sierpień br. nastąpi o ile nie w dniu 30 czerwca, to najpóźniej w pierwszej połowie lipca br. Wnioski o przywóz złożone z opóźnieniem nie będą mogły liczyć na uwzględnienie przy normalnym podziale. Mogą być one wzięte pod uwagę jedynie przy podziale rezerw kontyngentu, o ile rezerwy takie powstaną.

MASŁO KAKAOWE.

Podział masła kakaowego z Holandji nastąpi prawdopodobnie na posiedzeniu Centralnej Komisji Przywozowej w dniu 30 czerwca br. Kto nie złożył jeszcze podania o przywóz — niech uczyni to jaknajrychlej.

EKSPORT PROSZKU KAKAOWEGO.

W Biuletynie Nr. 11 zamieściliśmy wzmiankę o organizowaniu eksportu proszku kakaowego, wykazując, że począwszy od 1. I. 1929 do 31. XII. 1935 r. eksport tego artykułu wynosił ogółem 82300 kg., wartości 60300, zł. oraz że w latach tych importowaliśmy dość znaczne ilości kakao w proszku z zagranicy.

Obecnie od 1 stycznia do 10 czerwca br. wywieziono już proszku kakaowego ogółem przeszło 22000 kg., wartości przeszło 28600 zł. W ciągu niespełna półroku wywieźliśmy zatem około 27 % ogólnego wywozu za 6 ostatnich lat pod względem ilości, a około 48 % pod względem wartości. Eksport kierowany był do krajów bałkańskich i Skandynawskich.

Z powyższych cyfr wynika, że eksport zapowiada się pomyślnie i o ile nie napotka na trudności eksportowe z naszej strony, to ma on widoki rozwoju i opanowania pewnych rynków.

KONTYNGENT NA ZIARNO KAKAOWE.

Został uruchomiony kontyngent przywozowy na ziarno kakaowe dla Unji Celnej Belgijsko - Luksemburskiej z terminem ważności do końca br. Pozatem uruchomiony został również kontyngent na ziarno kakaowe autonomiczny. Podział kontyngentu autonomicznego nastąpić ma w dniu 18 czerwca br.

KONTYNGENTY FRANCUSKIE.

Dnia 18 czerwca br. Centralna Komisja Przywozowa dokona podziału kontyngentów na towary francuskie. Dzielone będzie 50 % pozostałe 50 % kontyngentów z drugiego kwartału br.

ORGANIZOWANIE WYWOZU BORÓWEK DO ANGLJI.

Jedna z gdyńskich firm importowych rozpoczęła pertraktację z importerami angielskimi na odbiór borówek polskich. Eksport kierowany byłby do Anglji przez Gdynie. Rozchodzi się o towar z lasów wileńskich.

ORGANIZOWANIE EKSPORTU SOKÓW WIŚNIOWYCH.

Jedna z firm owocowych gdyńskich przystąpiła do zorganizowania eksportu soków wiśniowych do U. S. A. Pertraktacje z odbiorcami amerykańskimi są w toku i mamy nadzieję, że zostaną pomyślnie załatwione.

BRAK POMARAŃCZ.

W maju ub. r. przywieziono do Polski przeszło 1320 ton pomarańcz amerykańskich, a w czerwcu około 660 ton. W roku bieżącym pierwszy transport pomarańcz kalifornijskich nadejdzie do Gdyni dopiero około 18 bm.

Wskutek braku pomarańcz kalifornijskich oraz małych dowozów pomarańcz hiszpańskich, ceny na te ostatnie znacznie zwyżkowały i dochodzą do 1,80 zł. za 1 kg.

W składach celnych w Gdyni znajduje się obecnie zaledwie 6000 skrzyń pomarańcz hiszpańskich a w najbliższych dniach ma nadejść do Gdyni ostatnia partja towaru hiszpańskiego w ilości 3000 skrzyń. Koszt własny cif Gdynia tej ostaniej partji wynosi od 1,07 — 1,08 zł. za 1 kg.

Transport pomarańcz kalifornijskich, który nadejść ma ss Washington składa się z 16,000 skrzyń. Sama kompensata (koszty kompensaty) wynoszą od 1 skrzynki 10 zł. Cena hurtowa kształtować będzie się w Gdyni około 2 zl. za 1 kg. Ponieważ zapotrzebowa-

nie na pomarańcze jest jednak dość poważne i niewiadomo kiedy nadejdzie następny transport pomarańcz amerykańskich, na rynku będzie brak tego owocu, to też liczyć się należy z tem, że ceny w detalu znacznie się podniosą.

ZMNIEJSZENIE DOWOZU BANANÓW.

Wskutek zmniejszenia kontyngentu przywozowego na banany z Jamajki, który w obecnym okresie stanowi zaledwie 60 % kontyngentu zeszłorocznego okresu i braku widoków rychłego otrzymania pozwolenia na banany z krajów podzwrotnikowych, import tego artykułu znacznie się zmniejszy. Pociągnie to za sobą niewątpliwie pewną zwyżkę ceny na ten artykuł, nie zważając na obecność innych owoców świeżych na rynku, gdyż pewna liczba ludności przyzwyczaiła się do konsumcji bananów i będzie żądać zawsze tego towaru.

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Czerwiec należy do ostatniego okresu sezonu importu pomarańcz hiszpańskich, palestyńskich i włoskich (ostatnie wogóle nie wchodziły u nas w tym roku w rachubę, ze względu na sankcje gospodarcze wobec Italji) Głównym artykułem importowym z owoców południowych są w tym miesiącu jedynie cytryny, banany i pomarańcze kalifornijskie. W tym roku jednak w pierwszej połowie czerwca sytuacja importowa była nieco odmienna niż w latach poprzednich. Dowóz cytryn i bananów był minimalny, a o ile chodzi o pomarańcze amerykańskie, to wogóle niema ich dotychczas na rynku. Przedłużony został natomiast import pomarańcz hiszpańskich górskich, które jakkolwiek dowożone były w niewielkich ilościach, to jednak wypełniły częściowo lukę wytworzoną przez brak pomarańcz kalifornijskich.

Obrotem firm aukcyjnych były w pierwszej połowie czerwca br. jedynie pomarańcze hiszpańskie, oraz cytryny syryjskie. Na obydwa gatunki owoców tendencja była bardzo mocna, to też ceny utrzymane były nadal na wysokim poziomie.

Szczegółowy przebieg aukcji w pierwszej połowie czerwca br. przedstawia się następująco:

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

urządziły w tym okresie 2 przetargi. Na aukcji, odbytej w dniu 5 czerwca wystawiły przeszło 2615 skrzyń pomarańcz hiszpańskich marki „Bernas" i sprzedały je po cenie 1,12 — 1,22 zł. za 1 kg. W przetargu tym wzięło udział 28 kupców z Warszawy, Katowic, Łodzi, Krakowa, Lwowa, Tarnowa, Drohobycza, Włocławka, Gdańska i Gdyni. Zainteresowanie wystawionym towarem było bardzo duże. Ponieważ zapotrzebowanie było duże, aukcjonowane były przeważnie partje do 50 skrzyń. Jedynie w 7 wypadkach dokonano tranzakcji na partję po 100 skrzyń. Każdy z uczestników starał się nabyć jakąbądź partję, gdyż nie miał widoków pokrycia swego zapotrzebowania u innych firm importowych.

Na następnej aukcji, odbytej w dniu 8 bm. wystawionych zostało ca 5000 skrzyń cytryn syryjskich, z czego sprzedano 4852 skrzyń po cenie zł. 38, — za skrzynię. Pozatem sprzedano również 393 skrzyń pomarańcz hiszpańskich marki „Bernas" po cenie zł. 1,10 za 1 kg. W przetargu tym liczba uczestników była jednak mniejsza niż w poprzednim.

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

wyznaczyły przetarg na 4 czerwca, lecz przetarg ten odwołały z powodu braku towaru. Następny przetarg urządziły dopiero w dniu 10 czerwca, na którym wystawiły jedynie 1230 skrzyń pomarańcz hiszpańskich ze ss „Marienholm". Z ilości tej sprzedały 600 skrzyń po cenie zł. 0,95 — 1,03 za 1 kg., reszta wycofana została przez aukcjonatora, który wyczuwając brak towaru w składach celnych w Gdyni nie spieszył się ze sprzedażą. Również kupcy zajęli stanowisko nieco wyczekujące a to dlatego, że w drugiej połowie czerwca nadejść ma do Gdyni pierwszy transport pomarańcz kalifornijskich.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY KOLONJALNE I NIEKTÓRE OWOCE.

W dniach 12—13. VI. gdyńskie firmy importowe notowały na niżej podane towary następujące ceny przy tranzakcjach gotówkowych i odbiorze towaru z magazynu gdyńskiego:

Kawa surowa w workach po 60 kg:

brazylijska Victoria 6 — zł 3,50—3,60 za 1 kg
brazylijska Victoria 7 — zł 3,45—3,55 za 1 kg
brazylijska Rio 5 — zł 3,50—3,60 za 1 kg
brazylijska Rio 7 — zł 3,45—3,55 za 1 kg
brazylijska Santos Extra Prim — zł 4,30—4,70 za 1 kg
brazylijska Santos Fancy — zł 4,70—4,80 za 1 kg
brazylijska Santos zwykła — zł 4,15—4,25 za 1 kg
niebieska Tanganijka afrk. — 4,95—5,10 za 1 kg
niebieska Maragogype duże ziarna — zł 6,10—6,40 za 1 kg

Herbata:

Sumatra O. P. — zł 12,50—13.00 za 1 kg
Ceylon O. P. Ia gat. — zł 15.50—16,00 za 1 kg
Ceylon O. P. IIa gat. — zł 14.00—14,50 za 1 kg
kwiat herbaciany zależnie od gatunku — zł 23,00 — 25,00 za 1 kg

Kakao i masło kakaowe:

kakao w proszku holenderskie Van Houten — zł 5,00—5,15 za 1 kg

kakao w proszku krajowe zależnie od gatunku — zł 2,80—3,30 za 1 kg
masło kakaowe holenderskie w blokach po 100 kg — zł 3,40—3,50 za 1 kg
ziarna kakaowe zależnie od jakości — zł 1,85—1,90 za 1 kg

Korzenie:

pieprz czarny „Lampong" — zł 5,20—5,40 za 1 kg
pieprz biały „Muntok" — zł 6,20—6,40 za 1 kg
ziele angielskie Jamaica (Piment)
cynamon Cassia lignea — zł 8,10—8,30 za 1 kg
cynamon Cassia Vera Prima — zł 8,95—9,15 za 1 kg
cynamon ceyloński „Canhel" zależnie od gatunku — zł 9,00—9,50 za 1 kg
liście bobkowe —
goździki w belach po ca 60 kg— zł 6,40—6,60 za 1 kg
gałka muszkatowa po ca 60 kg — zł 6,40—6,60 za kg
kardamon — zł 32,00—34,00 za 1 kg
wanilja Tahiti zależnie od wielkości lasek i opakowania — zł 48,00—50,00 za 1 kg
wanilja Burbońska zależnie od wielkości lasek i opakowania — zł 50,00—54,00 za 1 kg
gałka muszkatowa zależnie od gatunku i opak. — zł 6,30—6,50 za 1 kg

Owoce suszone w workach po 25 kg:

koryntki zależnie od gatunku — zł 1,30—1,35 za kg
sułtanki smyrneńskie:
w workach — zł 1,85—1,95 za 1 kg
w skrzynkach — zł 2,00 za 1 kg
sułtanki greckie w workach zależnie od gatunku — zł 1,85—2,05 za 1 kg
sułtanki greckie w skrzynkach zależnie od gatunku — zł 2,00—2,15 za 1 kg
sułtanki kalifornijskie Fancy w skrzynkach po 12,5 kg — zł 2,25 za 1 kg
rodzynki elemskie w workach po 25 kg zależnie od gatunku — zł 1,55—1,70 za 1 kg
gruszki kalifornijskie w skrzynkach po 12,5 kg — zł 5,80 za 1 kg
morele egzotyczne „Szeptały" w workach — zł 2,70 za 1 kg
morele egzotyczne w skrzynkach — po 12,5 kg — zł 2.80 za 1 kg
figi wiankowe w workach po 25 kg — zł 1,00—1,10 za 1 kg
daktyle marokańskie w skrzynkach po 10 kg zależnie od gatunku — zł 3,50—3,60 za 1 kg
daktyle marokańskie w skrzynkach po 5 kg zależnie od gatunku — zł 3,60—3,70 za 1 kg
śliwki suszone w workach po 100 kg:
a) bośniackie zależnie od wielkości śliwek — zł 1,00—1,05 za 1 kg
b) kalifornijskie zależnie od wielkości śliwek — zł 1,35—1,45 za 1 kg
śliwki suszone w skrzynkach po 12,5 wzgl. 25 kg
a) bośniackie zal. od wielkości śliwek — zł 1,05—1,20 za 1 kg
b) kalifornijskie zależnie od wielkości śliwek — zł 1,40—1,60 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie, zwykłe — zł 6,15—6,20 za 1 kg
migdały portugalskie przebierane — zł 6.30—6,40 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie olbrzymie — zł 6,70—6,85 za 1 kg
orzechy chińskie łuszczone „Arachid" — zł 3.35—3,40 za 1 kg
orzechy chińskie fistaszki — zł 3,00 za 1 kg
jądra orzechowe hiszpańskie w workach po 100 kg — zł 4.90—5,00 za 1 kg
pestki morelowe gorzkie, kalifornijskie przebierane — zł 3,00—3,10 za 1 kg
pestki morelowe, gorzkie łamane — zł 2,60—2,75 za 1 kg

Oliwa jadalna:

oryginalna nicejska w blaszankach po 5 kg — zł 3,15—3,20 za 1 kg
oryginalna nicejska w blaszankach po 1 kg — zł 3,25—3,30 za 1 kg
oryginalna nicejska w blaszankach po ½ kg — zł 3,50—3.60 za 1 kg
oryginalna hiszpańska w blaszankach po 20 kg — zł 3.05—3,20 za 1 kg
oryginalna hiszpańska w blaszankach po 10 kg — zł 2,95—3.05 za 1 kg

Konserwy rybne:

sardynki portugalskie 1/10 białe 2—3 rybki — zł 0,48—0,50 za 1 puszkę
sardynki portugalskie 1/10 ilustrowane 2—3 rybki — zł 0.47—0,48 za 1 puszkę
sardynki portugalskie 30 mm 6 ryb białe — zł 0,88—0,90 za 1 puszkę
sardynki portugalskie 30 mm 6 ryb ilustrowane — zł 0,87—0,88 za 1 puszkę
sardele holenderskie brabanckie w beczkach po 50 kg — zł 100,00—105,00 za beczkę
sardele holend. brabanckie w puszkach skrzynka 5 kg — zł 14,00—17,00 za skrzynkę

Owoce świeże:

banany jamajskie gat. I — zł 2,60 za 1 kg
banany jamajskie gat. II — zł 2.00 za 1 kg

Kronika zagraniczna

SYTUACJA NA RYNKU KAWY.

		1936	1935
Ogólne zapasy światowe	maj 1.	8.128.298	7.133.152
Stock Santos	„	2.114.000	1.906.000
Stock Rio	„	751.000	551.000
Ogólne zapasy USA	„	1.486.298	1.273.152
Ogólne zapasy Europy	„	3.227.000	3.072.000
Dostawy USA 10-mies.	„	11.399.407	9.601.746
Dostawy Europa 10-mies.	„	9.608.000	8.508.000

Brazylja. Ostatnie dni wykazały większy popyt i dlatego ceny dla pierwszorzędnego Santosu polepszyły się o 25 punktów. Liczy się, że zbiór 1936/37 wyniesie około 20—21 mil. worków, t. zn. 6 mil. worków nadprodukcji i z tego zdecydowano się zniszczyć 25%. Sam stan Sao Paulo przypuszczalnie wyprodukuje około 15 mil. worków. Na rynku nowojorskim

notuje się Santos 4 między 8,25 a 8,40 cts., Victoria 7/8 po 5¾—5,90 cts.

Szacuje się zapasy w Brazylji na 1 lipca 1936 r. na 21.582.200 worków, które składają się z kawy w rękach banku 9.800.000 worków, z kawy, którą zamierza kupić D.N.C. 4.000.000 worków, z wolnej kawy w portach 3.500.000 worków, z kawy w prywatnych rękach wewnątrz kraju 4.300.000 worków.

Plantacje bawełny, które się gwałtownie mnożą, powodują częściowe zaniedbanie plantacyj kawy i brak robotników.

Meksyk. Z powodu większego popytu niż normalnie w pierwszych miesiącach br., prawie wszystkie gatunki zostały obecnie sprzedane. Zbiór 1936/37 odbędzie się późno i wyniesie przypuszczalnie około 500.000 worków, t. zn. 20—25% mniej niż w ostatnim zbiorze.

Costa Rica. Na rynku londyńskim zwyczajne jakości kawy doznały podwyższenia ceny. Załadowanie między 1 paźdz. a 15 marca wynosiło 230.063 worków, z czego 117.096 szło do Anglji. 66.178 do Niemiec, 26.940 do USA, a reszta do innych krajów. Zbiór tegoroczny jest przypuszczalnie bardzo wielki.

Kenya. Zbiór 1935/36 wyniósł około 30.560 ton.

Surinam. Zbiór tegoroczny oblicza się na około 40.000 worków a 90 kg.

Aleksander Wiatrak.